Die Verkehrswirtschaft der deutschen Gemeinden

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades, genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Friedrich Wilhelms-Universität Berlin

von

Chi-Han Liu
Mukden (China)

Tag der mündlichen Prüfung: 12. Dezember 1940
Tag der promotion: 4. März 1941

P 91

Berichterstatter:

Prof. Dr. Jessen Prof. Dr. Weigmann

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck: G. Schliephake, Berlin-Lichterfelde, Moltkestr. 50

Inhaltsübersicht

Einleitung: Über den Begriff Verkehrsgemeinschaft im Raume der deutschen Gemeinde 5

I. **Grundlagen und Formen der gemeindlichen Verkehrswirtschaft** 7
1. Grundlagen der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden 7
2. Die Formen der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft 10
3. Nationalsozialistische Staatsführung und Nahverkehrsgestaltung 12

II. **Die gemeindliche Verkehrswirtschaft in bezug auf die Verkehrsbedürfnisse und die besonderen Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Gemeindetypen** 14
1. Verkehrsbedürfnisse und Fahrtenzahl 14
a) Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in Dorfgemeinden 17
b) Mittel- und Kleinstädten 18
c) Groß- und Weltstädten 19
d) Industriebezirken unter besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes 21
2. Die Verkehrsdichte der verschiedenen Gemeindetypen in bezug auf die Beförderungszahlen und die Betriebsleistungen der deutschen Straßenbahnen 23

III. **Entwicklung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Berlin** 27
1. Die Voraussetzungen der Nahverkehrsentwicklung 27
a) Straßenbahnen 27
b) Kraftverkehr 30
c) Untergrundbahnen 34
d) Obusbetriebe 36
2. Die gemeindliche Verkehrswirtschaft im Hinblick auf die konjunkturbedingten Wirtschaftsschwankungen 38

IV. **Die zukünftige Entwicklung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft**
1. Die Wahl des richtigen Verkehrsmittels 40
a) Die Bedeutung des Nahverkehrswesens innerhalb der gesamtdeutschen Verkehrswirtschaft 40
b) Die allgemeine Ausrichtung des Nahverkehrswesens 41
c) Reichsverkehrspolitik und Umstellung des Nahverkehrswesens 45
d) Die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel 48
2. Tarifgestaltung innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft 51

Schluß 53

Schrifttum 56

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550802_0140

Einleitung.

Über den Begriff Verkehrswirtschaft im Raume der deutschen Gemeinde.

Nach einer Definition von Lademann[1]) bedeutet Verkehr schlechthin „die Gesamtheit der gegenseitigen Beziehungen der Menschen zueinander". Daraus ergibt sich, daß namentlich in größeren Gemeinden zwangsläufig die Gestaltung des sozialen und wirtschaftlichen Lebens mit der Gestaltung des Verkehrs in engen Zusammenhang gebracht werden muß[2]). Für die Gemeinde erhebt sich daher aus dem Gesagten die Notwendigkeit, die Organisierung dieses Verkehrs selbst zu übernehmen oder zumindest maßgeblich zu beeinflussen. Die Erkenntnis, das Verkehrswesen nach sozialen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten auszugestalten, bewog die deutschen Gemeinden schon verhältnismäßig früh, die Verkehrspolitik mit allen damit zusammenhängenden Fragen selbst zu gestalten. Diese „Verkehrswirtschaft" der deutschen Gemeinden, die alle diese Begriffe, wie Verkehrspolitik usw., umschließt, soll der Gegenstand meiner Untersuchungen sein. Ich verstehe unter dem Begriff „Verkehrswirtschaft" die Bewirtschaftung und Planung aller Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel, soweit sie für den gemeindlichen Nahverkehr in Frage kommen. Diese Einschränkung ist notwendig, da sich meine Darstellungen und Betrachtungen nur auf die Verkehrswirtschaft im Raum der deutschen Gemeinden und hier auch nur wieder auf die in kommunaler Regie stehenden Verkehrsbetriebe erstrecken soll. Alle staatlich gelenkten Verkehrsunternehmungen und privaten Verkehrsbetriebe sind daher von einer näheren Behandlung im Rahmen des Themas auszuschließen, obwohl nicht übersehen werden darf, daß sie die Entwicklung einer Gemeinde wesentlich beeinflussen können und in manchen Fällen die Verkehrswirtschaft

[1]) Lehner und Lademann, Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden, Leipzig 1937, S. 3.

[2]) Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft, 1937, S. 202.

der Gemeinde in besondere Entwicklungsbahnen gedrängt haben. Andererseits können auch die in vielen außerdeutschen Gemeinden entwickelten interessanten und mitunter vorbildlichen Verkehrsunternehmungen zu keiner näheren Betrachtung herangezogen werden. Immerhin dürfte es zweckmäßig sein, solche in außerdeutschen Staaten bereits verwirklichte Verkehrseinrichtungen bei den Problemen der deutschen gemeindlichen Verkehrswirtschaft, d. h. bei der Planung, Verbesserung und Förderung des Verkehrs zu berücksichtigen.

Der bekannte Ausspruch des deutschen Nationalökonomen Friedrich List: „Der schnelle, sichere, regelmäßige und wohlfeile Verkehr von Personen und Gütern ist einer der wichtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation in allen ihren Verzweigungen", trifft in seinen Grundgedanken auch auf die Verkehrsentwicklung und Verkehrswirtschaft der deutschen Gemeinden zu. Die enge Verflechtung der Verkehrswirtschaft mit der Gesamtentwicklung eines Volkes und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft wird hieraus klar ersichtlich.

Im ganzen gesehen ist der Begriff „Verkehrswirtschaft" so umfassend, daß im Rahmen meiner Arbeit auf eine spezielle und bis ins einzelne gehende Untersuchung aller die gemeindliche Verkehrswirtschaft beeinflussenden Faktoren und die kommunale Verkehrsgestaltung berührenden Fragen verzichtet werden muß.

I. Grundlagen und Formen der gemeindlichen Verkehrswirtschaft.

1. Grundlage der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden auf dem Gebiete des Verkehrswesens.

Das Prinzip der Universalität oder Totalität des Aufgabenkreises, schon das wichtigste Merkmal der Städteordnung des Freiherrn vom Stein vom 19. November 1808, gab den deutschen Gemeinden die Möglichkeit, Aufgaben wirtschaftlicher Art zum Wohle der Gesamtheit selbst zu übernehmen. Es ist eines der typischen Kennzeichen bei der Entwicklung der gemeindlichen Selbstverwaltung in Deutschland, daß sie „sehr früh und in verhältnismäßig weitem Umfange neben ihren Aufgaben auf dem Gebiete der öffentlichen Verwaltung auch rein wirtschaftliche Aufgaben übernommen haben" [3]). Die Deutsche Gemeindeordnung vom 30. Januar 1935 regelt die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden und läßt sie nur unter bestimmten Voraussetzungen gelten. § 67 DGO. bestimmt:

Die Gemeinde darf wirtschaftliche Unternehmen nur errichten oder wesentlich erweitern, wenn:

1. der öffentliche Zweck das Unternehmen rechtfertigt,
2. das Unternehmen nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit der Gemeinde und zum voraussichtlichen Bedarf steht,
3. Der Zweck nicht besser und wirtschaftlicher durch einen anderen erfüllt wird oder erfüllt werden kann.

In der amtlichen Begründung zu § 67 der Deutschen Gemeindeordnung heißt es dazu u. a. „Für die Zulässigkeit gemeindlicher Wirtschaftsbetätigung ist in jedem Falle ausschlaggebend, daß sie durch einen öffentlichen Zweck gerechtfertigt ist. Es kann einer Gemeinde nie erlaubt sein zu wirtschaften, wenn ihr einziges Ziel dabei das der Gewinnerzielung ist; vielmehr muß es sich bei der gemeindlichen Wirtschaft stets um Betätigungen handeln, die nach der ganzen Entwicklung und den herrschenden Anschauungen eine im

[3]) Amtliche Begründung zu § 67 DGO.

des gemeindlichen Unternehmens selbst einem öffentlichen Zweck dienen."

Aus diesen Ausführungen ergeben sich eindeutig die Grenzen der wirtschaftlichen Betätigung der deutschen Gemeinden. Man kann nun die Frage stellen: Besteht an der Einrichtung der Verkehrsbetriebe und Führung der Verkehrswirtschaft durch die Gemeinde ein öffentliches Interesse? Ich will versuchen, diese Frage in nachfolgenden Ausführungen zu beantworten. Bei ihrer Prüfung ist zunächst einmal wichtig, inwieweit die geschichtliche Entwicklung des gemeindlichen Nahverkehrs das öffentliche Interesse an der Verkehrswirtschaft hat erkennen und rechtfertigen lassen. Ich spreche ausdrücklich vom „Nahverkehr", weil sich die Aufgaben der gemeindlichen Verkehrswirtschaft fast ausschließlich auf die befriedigende Lösung der Nahverkehrsfragen beschränken [4]). Dabei dürfen wir den öffentlichen Interesse gebotene Versorgung der Einwohnerschaft zum Gegenstand haben. Demnach müssen Leistungen und Lieferungen Begriff Nahverkehr nicht nur auf den Personenverkehr auf, unter und über den Straßen beschränken, sondern wir müssen ihn weiter ausdehnen. Unzweifelhaft gehört zu der Nahverkehrszone einer Gemeinde nicht nur der Siedlungsraum innerhalb der politischen Grenze, sondern, wie z. B. bei Großstädten, zumindest auch der Vorstadtgürtel. Die Stadtgrenze ist eben nicht mit den Grenzen des Verkehrsgebietes gleichzusetzen, sondern der Nahverkehr greift über den politischen Gemeinderaum hinaus. Die eigentlichen Grenzen des Nahverkehrs ergeben sich erst aus der noch zum Maß des Erträglichen gehörenden Fahrzeitdauer und den Tarifen der Verkehrsmittel für den Weg zwischen dem außerstädtischen Siedlungsraum und dem Stadtkern. Im Zuge der geschichtlichen Entwicklung war es gerade der Einsatz der neuzeitlichen Massenverkehrsmittel, der den Hauptanstoß zur Ausdehnung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft abgab. Dadurch wurden vielfach erst weite Gebiete der Besiedlung erschlossen und die Auflockerung der Großstädte und damit gleichzeitig die Ausweitung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft ermöglicht [5]). Diese Entwicklung begünstigte in starkem Ausmaße die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, was in den meisten deutschen Großstädten zur Bildung der sog. „City", dem Mittelpunkt des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens geführt hat. Somit gehört die Ausdehnung der Verkehrsbetriebe über die Stadtgrenze hinaus für die nach Luft und Licht drängende Großstadtbevölkerung zu den dringendsten Fragen des deutschen gemeindlichen Verkehrswesens, die auch heute noch zum Teil als nicht vollständig gelöst angesehen werden können.

---

[4]) Jeserich, Die deutsche Gemeinde, 1938, S. 500.
[5]) Zeitschr. f. öff. Wirtschaft, 1935, S. 348.

Inwieweit gab nun die geschichtliche Entwicklung den Gemeinden die Berechtigung, in der Übernahme oder dem Neuaufbau der Verkehrswirtschaft ein „öffentliches Interesse" zu sehen? Im allgemeinen begnügten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die deutschen Gemeinden damit, an private Gesellschaften Konzessionen zu gewähren, die dann nach privatwirtschaftlichen Interessen auf den öffentlichen Wegen und Straßen Verkehrslinien in Betrieb nahmen. Den Gemeindeverwaltungen wurde aber schon recht bald klar, daß die Verkehrspolitik und vor allem die Tarifpolitik der privaten Gesellschaften oft jegliche Rücksicht auf kommunalwirtschaftliche und soziale Bedürfnisse der Gemeinden vermissen ließen [6]). Insbesondere entstanden dann ernste Differenzen, wenn die Gemeinden aus siedlungspolitischen oder anderen Gründen eine Linienführung wünschten, die den eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten der privaten Gesellschaften wegen mangelnder Rentabilität nicht genehm war. Der schwer schaffende Mensch der Großstadt, der wochentags oft eingepfercht ist in enge und ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, hat zumindest an Sonn- und Feiertagen das Recht, in der Umgebung der Stadt Erholung von den Strapazen der Woche zu suchen und seine Gesundheit zu stärken, der er zur Erhaltung seiner Arbeitskraft dringend bedarf. Derartige Ausflugslinien versprachen nicht immer eine ausgiebige Rente, und das Interesse der privaten Gesellschaften, solche Linien zu unterhalten, war auch dementsprechend gering. Der bedauerliche Mißklang zwischen dem öffentlichen Bedürfnis und dem tatsächlichen Entgegenkommen der privaten Verkehrsunternehmen ließ den Entschluß der Gemeinde, nun ihrerseits selbst die Regelung, Bewirtschaftung, Planung und den Neuaufbau der Verkehrswirtschaft zu übernehmen, schon recht bald Wirklichkeit werden. Die Kommunalisierung des Nahverkehrs brachte gleichzeitig den Vorteil mit sich, daß neben einer nach wahrhaft sozialen und deshalb „öffentlichen" Gesichtspunkten ausgerichteten Verkehrspolitik auch eine weitgehende Verkehrsrationalisierung erreicht wurde. An Stelle mehrerer privater Gesellschaften, die unter sich durch raffinierte Tarifpolitik oft einen mehr oder weniger heftigen Konkurrenzkampf führten, oder sich — meistens zum Schaden der Benutzer — zu einer losen Gemeinschaft zwecks Wahrung ihrer eigennützlichen Interessen zusammenschlossen, trat nunmehr die Gemeinde als alleiniger Träger der Verkehrsbetriebe in Erscheinung. Darüber hinaus erhellt sich das öffentliche Interesse an der Verkehrswirtschaft auch noch aus anderen Gesichtspunkten, die ich hier nur kurz andeuten kann. Die Verkehrsunternehmen sind derartig große Arbeitgeber sowohl für ihre eigenen Arbeiter und Angestellten als auch für bestimmte Gewerbe und

[6]) Jeserich, a. a. O. S. 500.

Industrien, daß die Allgemeinheit an der planvollen Ausgestaltung der Verkehrswirtschaft schon allein aus diesen Gründen bemerkenswerten Anteil nimmt [6a]). Überhaupt ist — wie ich schon vorher kurz andeutete — die gesamte Wirtschaft und Kultur eines Landes in hohem Maße von der planvollen Gestaltung der Verkehrswirtschaft. und zwar in besonderem Maße auch der gemeindlichen, abhängig.

Das gesamte Aufgabengebiet der Verkehrswirtschaft wurde von Generaldirektor Staatsrat Hanik, Hamburg, in seinem Vortrag auf der Reichstagung der Nahverkehrsbetriebe in Düsseldorf 1938 in folgenden Ausführungen kurz umrissen:

„Da wir aber auch gleichzeitig die Verpflichtung haben, das große öffentliche Verkehrsbedürfnis in den Städten möglichst gut, schnell, sicher und billig zu befriedigen, ferner die Auflockerung der Städte durch Ausbau und Verbesserung unseres Liniennetzes wirksam zu unterstützen, mit der technischen Entwicklung im Verkehrswesen, besonders mit der Motorisierung Schritt halten, soziale und verkehrsfördernde Tarifgestaltung betreiben, für das Wohl unserer zahlreichen Gefolgschaft sorgen und dabei außerdem noch eine gesetzlich vorgeschriebene Eigenwirtschaftlichkeit anstreben und wahren sollen, kurzum, tagtäglich eine möglichst große und gute Leistung mit einem möglichst geringen Aufwand erbringen sollen, stellt uns der tägliche Nahverkehr, besonders in seiner kommenden Entwicklung, vor eine Reihe außerordentlich wichtiger Fragen und Probleme, die unbedingt gelöst werden müssen."

In den folgenden Kapiteln will ich nun nach Festlegung der rechtlichen Grundlagen und der wichtigen Aufgaben der gemeindlichen Verkehrswirtschaft versuchen, die Formen der gemeindlichen Verkehrsunternehmungen, die durch die Deutsche Gemeindeordnung vom 30. Januar 1935 nicht näher festgelegt worden sind, einer kurzen Untersuchung zu unterziehen.

2. Die Formen der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft.

Die Formen der wirtschaftlichen Betätigung der Gemeinden in bezug auf das Verkehrswesen lassen sich nicht auf einen Nenner bringen. Während in manchen Gemeinden private Verkehrsunternehmen überhaupt nicht in Erscheinung traten, sondern sofort die Stadt als Träger des Verkehrswesens auf dem Plan erschien, haben sich in einer großen Anzahl von Gemeinden bis heute noch private Unternehmen erhalten. Als Beispiel für eine gemeindliche Verkehrsgestaltung ohne jede private Beeinflussung mögen die städti-

[6a]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 88.

schen Straßenbahnen der Stadt Hamborn (seit 1929 mit Duisburg vereinigt) genannt werden [7]). Die jetzt noch bestehenden privaten Verkehrsunternehmen sind zwar in überwiegender Mehrzahl mehr oder weniger durch kommunale Kapitalbeteiligung beeinflußt, doch ist ein gewisser, wenn auch kleiner Prozentsatz von Nahverkehrsbetrieben immerhin noch gänzlich frei von jeder städtischen Beteiligung. Aus der nachstehenden Statistik, die wir dem Buche von Jeserich „Die Deutsche Gemeinde" entnehmen, ist die strukturelle Gliederung der Straßenbahnunternehmungen ersichtlich. Die starke Zunahme der Betriebe der Rubrik 1936 gegen 1930 erklärt sich daraus, daß in den Erhebungen der Jahre 1924 bis 1930 nur Straßenbahnunternehmungen in Städten über 50 000 Einwohner berücksichtigt werden, während 1936 alle Straßenbahnbetriebe sämtlicher deutschen Gemeinden erfaßt wurden [8]).

	1924	1926	1928	1930	1936
Straßenbahnunternehmen insgesamt	96	91	97	101	169
Gemeindliche Unternehmen	51	53	58	58	108
davon gemeindliche Regiebetriebe	40	43	47	47	68
Gemischtwirtschaftl. Unternehmen	21	27	28	30	36
Private Unternehmen	24	11	9	9	25
Sonstige Unternehmen	—	—	2	4	—

Die Frage, in welcher Form der wirtschaftlichen Betätigung die Gemeinde dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis am zweckmäßigsten gerecht wird, ist nicht immer im gleichen Sinne zu beantworten. Wie ich weiter oben schon kurz angedeutet habe, kann für eine Gemeinde unter bestimmten Voraussetzungen geradezu die Verpflichtung entstehen, die Verkehrsaufgaben selbst zu erfüllen. Dies wird vor allem in solchen Fällen zutreffen, in denen nur die Gemeinde in der Lage ist, durch richtige Verkehrspolitik und gesunde tarifmäßige Gestaltung des Verkehrsbetriebes der werktätigen Bevölkerung bei Heranführung aus den Wohngebieten zur Arbeitsstätte, bei Regelung des Ausflugverkehrs usw. weitgehend entgegenzukommen. Ohne der privatwirtschaftlichen Initiative in jedem Falle nun unbedingt Abbruch tun zu wollen, läßt sich doch wohl feststellen, daß die Gemeinden die berufensten Träger der Verkehrsunternehmen sind. Die Gemeindeverwaltungen können erst „die Verkehrsentwicklung durch städtebauliche Maßnahmen, durch eine weitschauende Grundstücks- und Ansiedlungspolitik, durch ihre Steuerpolitik und durch finanzielle Vergünstigungen für notwendige Verkehrseinrichtungen entscheidend beeinflussen [9]). Hinsichtlich des Kraftomnibusverkehrs haben sich die Gemeinden schon von Anfang an mit größerer Inten-

[7]) Festschrift zum 25jährigen Bestehen der städtischen Straßenbahnen Hamborn, 1935.

[8]) Jeserich, a. a. O. S. 502.

sität eingeschaltet als bei den Straßenbahngesellschaften. Die Entwicklung der beiden letzten Jahrzehnte zeigt ein deutliches Anwachsen der gemeindlichen Kraftverkehrsgesellschaften, woraus man schon allein entnehmen könnte, daß der Erfolg der Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe offensichtlich ist. Im Jahre 1927 waren in deutschen Gemeinden über 50 000 Einwohner neben Post und Reichsbahn 40 private, 21 gemischtwirtschaftliche und nur 37 gemeindliche Kraftverkehrsunternehmen im Betrieb. 1936 bietet die Übersicht schon ein ganz anderes Bild und zeigt damit die Entwicklung auf, die wohl im Laufe der Zeit sämtliche privaten Nahverkehrsbetriebe nehmen werden. Insgesamt bestanden 1936 86 Omnibusbetriebe, davon waren 57 in gemeindlichem, 22 in gemischtwirtschaftlichem und nur noch 7 in privatem Betrieb.

In der Kommunalisierung der Verkehrswirtschaft läßt sich wohl auch ohne Zweifel die Abkehr von einer nur auf den Gewinn abzielenden privaten Wirtschaftspolitik feststellen. Mehr denn je steht heute in Deutschland der Grundsatz „Das Gesamtwohl steht obenan" über jeglicher Form der wirtschaftlichen und insbesondere verkehrswirtschaftlichen Betätigung. Man darf jedoch nicht in ein anderes Extrem verfallen und nun die Forderung aufstellen, daß die gemeindliche Verkehrswirtschaft unbedingt ein unrentabel arbeitendes Unternehmen darstellen müsse, da die Leistungen des gemeindlichen Verkehrswesens weit über das Maß der Betriebsleistungen, die durch Einnahmen gedeckt werden, hinausgehen müßten. Das ist nicht so, und mit Recht. Nach der DGO. ist es der Gemeinde zwar nicht gestattet, Wirtschaftsbetriebe mit dem alleinigen Zweck der ausschließlichen Gewinnerzielung aufzubauen, doch stellt § 72 Abs. 1 DGO. ausdrücklich fest, daß die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinde einen Aktivposten im Haushaltsplane darstellen müsse. Zum mindesten müssen alle Aufwendungen des Unternehmens gedeckt und entsprechende Rücklagen ermöglicht werden. Diese Mindestforderung wird bei den meisten gemeindlichen Verkehrsbetrieben bis heute zwar noch nicht erfüllt, doch wird sich in Zukunft die Nahverkehrsgestaltung und Tarifpolitik auf dieses Ziel ausrichten müssen [10]).

3. Nationalsozialistische Staatsführung und Nahverkehrsgestaltung.

Es ist einmal sehr interessant zu untersuchen, in welchem Sinne die nationalsozialistische Staatsführung, die in Deutschland seit dem 30. Januar 1933 eine revolutionäre Um- und Neugestaltung des

[9]) Zeitschr. f. öff. Wirtschaft, 1937, S. 202.
[10]) Zeitschr. f. öff. Wirtschaft, 1938, S. 61.

gesamten privaten und öffentlichen Lebens angestrebt und verwirklicht hat, den Problemen des Nahverkehrs gegenübertrat.

Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 sagt in seinem Vorwort [11]):

„Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates.

Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden.

Jedem Beförderungszweig müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag."

Damit ist die Stellung der nationalsozialistischen Staatsführung zu den Problemen der Nahverkehrswirtschaft eindeutig festgelegt. Der neue deutsche Staat stellte sich somit bei Erlaß dieses Gesetzes „auf den Boden des gegenwärtig bestehenden Besitzstandes" [12]). Dieses Gesetz regelt weiterhin auch die Stellung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost innerhalb der Nahverkehrswirtschaft. Es wird ausdrücklich betont, daß sie nicht als Träger gemeindlicher Verkehrslinien in Erscheinung treten sollen. Das Neuartige dieser Gesetzgebung ist vor allem auch darin zu sehen, daß weder zugunsten der gemeindlichen noch der privaten Nahverkehrswirtschaft entschieden wird, sondern eindeutig und klar die verkehrspolitischen und verkehrstechnischen Zweckmäßigkeiten in den Vordergrund gerückt werden. Treten demnach die Gemeinden nicht generell laut Gesetz als alleinige Träger der Verkehrsunternehmen in Erscheinung, so ist ihre Stellung zu den Fragen der Nahverkehrswirtschaft andererseits doch fest verankert. Vor jeglicher Konzessionserteilung für Nahverkehrslinien müssen die Gemeinden im Genehmigungsverfahren gehört werden. Maßgebende deutsche Persönlichkeiten äußerten sich an verschiedenen Stellen über die Stellung der Gemeinden in bezug auf die Nahverkehrswirtschaft in einer für die gemeindlichen Interessen durchaus günstigen Weise. So schreibt z. B. der damalige Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums Koenigs [13]):

„Auf dem Gebiete des Personen-Nahverkehrs wird der Gemeinde die weitgehende verkehrspolitische Selbstverwaltung zugestanden werden müssen. Der Bau und der Betrieb, die Gestaltung der Tarife, die Einrichtung von Vorortstrecken, die Entscheidung, ob Straßenbahn oder Omnibus sind Fragen, die jede für sich umstritten ist, deren Entscheidung aber doch abhängig sein muß von den Zielen, welche sich die Gemeindeverwaltung für die Planung, die Siedlung

[11]) RGBl. I, S. 1217.
[12]) Zeitschr. f. öff. Wirtschaft, 1938, S. 61.
[13]) Süddeutsche Monatshefte, 1935, S. 595.

und den wirtschaftlichen Aufbau der Gemeinde gesteckt hat."

In ähnlichem Sinne äußerte sich der frühere Reichsverkehrsminister im Jahre 1936[14]):

„Es ist zweifellos am besten, wenn die Gemeinde über ihre Nahverkehrsmittel souverän verfügt. Sie steht den Verkehrsbedürfnissen ihrer Einwohner am nächsten." Damit ist auch von höchster Stelle der auch später immer wieder vertretenen Anschauung rechtgegeben worden, daß erst die Gemeinden in vollem Umfange die Gewähr bieten, daß die Ausgestaltung der Verkehrslinien in der Nahverkehrszone nach kommunalen und sozialen Gesichtspunkten vorgenommen wird. Ja, § 72 Abs. 2 DGO. betont sogar ausdrücklich, daß auf die Wirtschaftlichkeit einer Verkehrslinie ohne weiteres verzichtet werden darf, wenn die Gemeinde besondere Linien zur Erschließung von Außenbezirken aufbauen muß.

Durch die Zusammenfassung sämtlicher nicht reichseigener Bahnbetriebe im Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen ist der nationalsozialistische deutsche Staat in der Lage, nicht nur das kommunale, sondern auch das gesamte Nahverkehrswesen — Straßenbahn, Kleinbahn und Kraftverkehrsbetriebe — nach den für die zukünftige Verkehrsentwicklung förderlichen Gesichtspunkten auszurichten. Die bekannte Verkehrsfreundlichkeit des neuen deutschen Staates drückt sich auch in dem Geleitwort des Reichsverkehrsministers zur Verkehrstechnischen Woche vom November 1934 aus: „Ich betrachte es als meine Aufgabe, einer Beschleunigung des Verkehrs auf Straße und Schiene für Menschen und Güter in weitem Maße die Wege zu ebnen. Hindernisse, welche diesem Streben durch veraltete Vorschriften bereitet werden, müssen verschwinden."

In welchem Umfange sich diese verkehrsfreundliche Tendenz der Staatsführung auf die Gestaltung des Nahverkehrswesens auswirkte, soll in späteren Ausführungen erläutert werden.

II. Die gemeindliche Verkehrswirtschaft in bezug auf die Verkehrsbedürfnisse und die besonderen Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Gemeindetypen.

1. Verkehrsbedürfnis und Fahrtenzahl.

Die Verkehrsbedürfnisse der deutschen Gemeinden sind außerordentlich differenziert. Sie sind im wesentlichen durch die Größe und Ausdehnung des Gemeinwesens bedingt, doch spielen auch soziale und historisch bedingte Faktoren eine nicht zu unter-

[14]) Die deutsche Volkswirtschaft, 1937, S. 30.

schätzende Rolle. Für jede Gemeinde ergibt sich aus ihren besonderen Verhältnissen ein „charakteristisches Verkehrsbedürfnis" der Bevölkerung. „Dieses Verkehrsbedürfnis kann man an der Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung ermessen. Man muß dabei jedoch berücksichtigen, daß diese Verhältniszahl kein absolut sicherer Maßstab des Verkehrsbedürfnisses ist. Für Welt- und Großstädte kann die Fahrtenzahl einen brauchbaren Vergleichsmaßstab geben, für Mittelstädte z. B. ist jedoch die derzeit übliche Anwendung der Fahrtenzahl nicht ohne weiteres ein brauchbarer Maßstab zur Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses. Die Durchschnittszahl der Fahrten je Kopf der Bevölkerung kann daher nicht unbedingt als Grundlage für Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Netzerweiterungen usw. verwandt werden" [15]). Diese Ausführungen von Dipl.-Ing. Seidelbach zeigen schon die Probleme auf, die die Gemeinden allein bei der Festlegung des Verkehrsbedürfnisses zu lösen haben. Wenn z. B. die seit 1935 im Stadtgebiet von Lübeck nach und nach erfolgte Umstellung der Straßenbahn auf den Omnibus zu einer beachtlichen Verkehrssteigerung führte [16]), so muß man doch ohne weiteres zugeben, daß dieses Verkehrsbedürfnis auch schon vor der Umstellung des Verkehrsbetriebes bestanden haben muß. Bisher konnte das Verkehrsbedürfnis eben nur noch nicht voll befriedigt werden, da die besondere Bauart der ehemaligen Hansestadt Lübeck eine niedrige Fahrtgeschwindigkeit der Straßenbahn unvermeidlich machte. Weite Kreise zogen es daher trotz des vorhandenen starken Verkehrsbedürfnisses vor, die Wege zu Fuß zurückzulegen. Aus diesem einen Beispiel dürfte wohl immerhin mit einiger Deutlichkeit ersichtlich sein, daß die durchschnittliche Fahrtenzahl der Bevölkerung tatsächlich nicht auch als unfehlbarer Gradmesser des Verkehrsbedürfnisses gelten kann. Ähnlich liegen die Verhältnisse auch im Raume der Stadt Köln. Der Prozentsatz der Kurzstreckenfahrer bei der Straßenbahn dürfte in der Innenstadt, wo im allgemeinen das Bedürfnis, auch kurze Strecken mit der Bahn zurückzulegen, sehr groß ist, nur gering sein [17]). Die unzweckmäßige Lage der Verkehrswege und die engen, winkligen Straßen bedingen ein langsames Fahrtempo, was sich auf die Beförderungsfrequenz naturgemäß sehr ungünstig auswirkt. Bei allem muß auch berücksichtigt werden, daß der Gemeinderaum und sein Verkehrsgebiet — wie schon an anderer Stelle gesagt — mitunter in beträchtlichem Ausmaß voneinander abweichen [18]). Der Lebensraum der Gemeinden — insbesondere der Großstädte — und vor allem der Industriegroßstädte erstreckt sich

---

[15]) Seidelbach, Fr., Die städtischen Verkehrsmittel. Diss. München, S. 28.
[16]) „Verkehrstechnik", 1938, S. 201.
[17]) Die Bahnen der Stadt Köln, 1930.
[18]) „Verkehrstechnik", 1937, S. 122.

in Deutschland schon längst über den politischen Gemeinderaum hinaus. Enge Wirtschatfsbeziehungen verbinden die Großstädte oft mit kilometerweit entfernt liegenden kleinen Gemeinden, die unter dem Begriff „Vororte" zusammengefaßt werden können. Für die kommunale Verkehrswirtschaft erhebt sich somit die Forderung, nicht nur das Weichbild der Stadt, sondern das gesamte Wirtschaftsgebiet der Gemeinde für die Einrichtung von Verkehrslinien in Betracht zu ziehen, um so das Verkehrsbedürfnis der in der Stadt beschäftigten, aber außerhalb der Gemeinde wohnenden Arbeiter und Angestellten zu befriedigen [19]).

In der Hafen- und Industriegroßstadt Duisburg sieht sich die Gemeinde sogar vor die Aufgabe gestellt, die in linksrheinischen Siedlungen wohnenden, aber auf Duisburger Werken tätigen Arbeiter über den Rhein zu befördern [20]). Die Schwierigkeit wird dadurch noch besonders groß, daß nur in einem bestimmten Raum Rheinbrücken diesem Verkehr dienen können. Die kommunale Verkehrswirtschaft hat bisher diese Frage in weiten Gebieten der bald 40 km langen Rheinfront nicht befriedigend zu lösen vermocht. Vielmehr übernimmt der linksrheinische Kreis Moers die Heranbringung der in Duisburg-Hamborn beschäftigten Arbeiter über den Rhein durch einen Fährbetrieb (Ponte) zwischen Orsoy und Walsum und einen Motorbootbetrieb zwischen Baerl und Hamborn-Alsum.

Auch dieses weitere Beispiel enthüllt in aller Deutlichkeit die Schwierigkeiten, die die Verkehrswirtschaft der Großstadtgemeinden in vielen Fällen zu bewältigen haben. Je höher die Einwohnerzahl und je größer der Umfang der Gemeinden wird, desto dringlicher werden auch ihre Verkehrsprobleme. Dabei muß als feststehende Tatsache berücksichtigt werden, daß das Verkehrsbedürfnis und die Verkehrsdichte einer Gemeinde nicht in demselben Verhältnis steigt wie die Einwohnerzahl zunimmt, sondern sich in einer viel steileren Kurve aufwärtsentwickelt [21]). Andererseits steht ebenso fest, daß die Gemeinden auch nur dann dem sozialpolitischen Ziel, den im Stadtkern beschäftigten Massen bessere Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu verschaffen, nachkommen können, wenn sie in der Lage sind, trotz des stärker ansteigenden Verkehrsbedürfnisses nicht nur die innerstädtischen Verkehrsprobleme zu meistern, sondern auch die Außenbezirke und Vororte verkehrstechnisch zu erschließen. Weiterhin darf auch nicht übersehen werden, daß in Städten mit gleicher Einwohnerzahl die Verkehrsfrequenz bei weitem nicht dieselbe ist. Wenn auch nicht in allen Gemeinden gleicher Einwohner-

[19]) Moderne Zeitfragen, Heft 5, Pan-Verlag, Berlin, S. 9.
[20]) Fuchs, Die Verkehrsverhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, S. 35.
[21]) Kollmann, Der Großstadtverkehr, Berlin 1905, Pan-Verlag.

zahl die Verkehrslinien in übereinstimmender Weise ausgestaltet sind, so läßt sich andererseits doch wohl behaupten, daß selbst bei gleicher Betriebslänge das sich in der Fahrtenzahl ausdrückende Verkehrsbedürfnis dennoch nicht dasselbe ist. Die Siedlungsdichte sowie die soziale Struktur einer Gemeinde sind eben bedeutende Faktoren, die auf das Verkehrsbedürfnis und die Verkehrsdichte bestimmenden Einfluß haben. Oft ist der lebhaftere Personenverkehr auf ganz bestimmte Einwirkungen städtebaulicher oder geographischer Art zurückzuführen, mag es sich nun um einen besonders starken Fremden- oder Ausflugsverkehr oder um eine auf sonstige äußere Einflüsse zurückführende Erhöhung der Verkehrsfrequenz handeln (starke Steigungen usw.).

Im folgenden will ich versuchen, das jeweilige Verkehrsbedürfnis und die besonderen verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse in bezug auf die Größe der Gemeinden näher zu charakterisieren.

a) Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in Dorfgemeinden.

Aus der mannigfachen Vielzahl der deutschen Gemeinden will ich für folgende Darstellung der jeweils gegebenen Verkehrsverhältnisse immer nur einen einzelnen Typ gleichsam als Vertreter einer großen Gruppe auswählen. Die kleinste deutsche Gemeinde ist die Dorfgemeinde oder der Gutsbezirk. Hier sind die Verkehrsverhältnisse am einfachsten zu übersehen und das Verkehrsbedürfnis am sichersten festzulegen.. Meist verbindet nur eine große Landstraße, die gleichzeitig als Verbindungsweg der Dörfer untereinander dient, die Dorfgemeinde mit der nächstgelegenen Stadt. Nun sind andererseits aber gerade auf dem Lande die Entfernungen, die der Landmensch, allerdings wohl kaum in der eigenen Gemeinde, zurückzulegen hat, mitunter gar nicht gering. Ich denke in diesem Zusammenhang z. B. an die Wege zum Landratsamt, der entfernt liegenden Bürgermeisterei oder auch an den Kirchenbesuch an Sonn- und Feiertagen. Außerdem erstreckt sich das Verkehrsbedürfnis der Dorfbewohner fast durchweg auch auf die Verbindung zur nächsten Stadt oder eines größeren Ortes. Durch die Überlandlinien der Deutschen Reichspost wird dieses Verkehrsbedürfnis meistens weitgehend befriedigt. Die Dorfgemeinde selbst tritt nicht als Träger dieses Landverkehrs in Erscheinung, da das Verkehrsbedürfnis ihrer Bewohner im ganzen gesehen bei weitem nicht ausreichen würde, um den Unterhalt eines gemeindlichen Verkehrsmittels zu rechtfertigen oder gar finanziell sicherzustellen. Für meine Betrachtung bedarf daher die Verkehrswirtschaft des Dorfes wohl kaum noch einer näheren Untersuchung.

b) Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in Mittel- und Kleinstädten.

Schon wesentlich anders liegen die Verhältnisse in klein- und mittelstädtischen Gemeinden bis zu 100 000 Einwohnern. Die Verkehrswege solcher Gemeinden werden durch die Größe und Anlage der Stadt bestimmt. Ist der Stadtkern eine ehemalige Altstadt, so ist die einzige Hauptstraße im allgemeinen für den heutigen gemeindlichen Nahverkehr unzureichend und wirkt hemmend auf jede Verkehrsentwicklung. Erst in den Stadtvierteln, die in der neuesten Zeit angelegt worden sind, hat man auf moderne Verkehrsbedürfnisse Rücksicht nehmen können. Wie das Beispiel der Stadt Lübeck, die allerdings zu den Großstädten gerechnet werden muß, deutlich zeigte, brachte in manchen Fällen erst die Umstellung des Verkehrsbetriebes eine Lösung der Verkehrsprobleme und damit eine Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses mit sich. Die aus einer mittelalterlichen Kleinstadt entstandene deutsche Mittelstadt mit dem typischen, den heutigen Verkehr mehr oder weniger behindernden Altstadtkern kann fast durchweg als „verkehrsfeindlich" angesehen werden. Die langsame Abwicklung des Verkehrs, vor allem des schienengebundenen, bringt es mit sich, daß das Verkehrsbedürfnis in den meisten Fällen nicht voll ausgeschöpft werden kann. Eine oberflächliche Betrachtung, die die durchschnittliche Fahrtenzahl je Kopf der Bevölkerung ohne weiteres als Kriterium des Verkehrsbedürfnisses ansehen will, kommt daher oft zu dem übereilten Schluß, daß das Verkehrsbedürfnis einer solchen Gemeinde eben von Natur aus gering sei. Bis zu einem gewissen Grade ist diese Annahme natürlich berechtigt, doch läßt sie sich in dieser allgemeinen Form durchaus nicht hundertprozentig vertreten. Wenn beispielsweise der Weg des Angestellten von seiner Wohnung bis zur Arbeitsstätte zu Fuß 25 Minuten in Anspruch nimmt, mit der Straßenbahn aber fast dieselbe Zeit gebraucht wird, so ist doch klar, daß die geringe Verkehrsfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel nicht auf ein mangelndes Verkehrsbedürfnis zurückzuführen ist. Der Angestellte wäre sicher gerne bereit, sein Ausgabenkonto auch mit zusätzlichen Fahrtkosten zu belasten, wenn er z. B. in der Mittagspause entsprechend schnell nach Hause fahren könnte, um dort das Essen in Ruhe einzunehmen.

Aus dem Gesagten ist also wohl auch ohne weiteres ersichtlich, daß das vordringlichste Problem des klein- und mittelstädtischen Verkehrs — ebenso wie das der Großstadt — in der ständig wachsenden Raumnot zu suchen ist, die den Städtebau und die Verkehrsgestaltung vor ganz neue und große Aufgaben stellt. Betrachtet man die Schwierigkeiten und Verkehrsstockungen, die schon jetzt bei

einem Motorisierungsstand von 1 Kraftwagen auf etwa 20 Einwohner auch in diesen Städten auftauchen, so läßt sich hieran ermessen, welch eine vorausschauende Planung in Zukunft bei Gestaltung und Ausbau des städtischen Nahverkehrs angewandt werden muß, um dem Verkehrsbedürfnis der Einwohner weitgehend entgegenzukommen. Immerhin sind diese Aufgaben für Klein- und Mittelstädte nicht von einer derartigen Problematik wie für Großstadtgemeinden. Im wesentlichen wird das Verkehrsbedürfnis in Klein- und Mittelstädten immer durch die soziale Struktur der jeweiligen Gemeinde maßgeblich mitbestimmt werden. In den durch den Einfluß der Industrie innerhalb weniger Jahrzehnte entstandenen Städten läßt sich im allgemeinen deutlich eine verkehrsfreundliche Tendenz feststellen, so daß sich in solchen Städten das Verkehrsbedürfnis weitgehend in der durchschnittlichen Fahrtenzahl ausdrücken dürfte. Da die Industrie sich bei Anlage ihrer Unternehmungen in besonderem Maße von dem Gedanken leiten ließ, die Siedlungen ihrer Arbeiter — auch kurz „Kolonien" genannt — in möglichster Nähe ihrer Arbeitsstätte anzulegen, ist das Verkehrsbedürfnis derartiger kleinerer Fabrikstädte in bezug auf den Berufsverkehr oft in keiner Weise besonders augenfällig gekennzeichnet. Bei der Behandlung der verschiedenen Arten des Verkehrs werde ich auch auf die sich hieraus für die Gemeinden ergebenden Aufgaben noch näher zurückkommen.

c) Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in Groß- und Weltstädten.

Die Zusammenballung gewaltiger Menschenmassen im Gemeinderaum der Groß- und Weltstädte bringt ein Verkehrsbedürfnis mit sich, zu dessen Befriedigung wahrhaft gigantische Maßstäbe angelegt werden müssen. Die territoriale Ausdehnung der größeren Gemeinden und die im Zusammenhang damit erfolgte Trennung der Wohn- und Arbeitsstätte hatte für die deutschen Großstädte ein immer wachsendes Verkehrsbedürfnis zur Folge, das durch die heute bestehenden Verkehrsanlagen bei weitem noch nicht die Grenze der Befriedigung erreicht hat. Hält man sich vor Augen, daß die Beförderungsziffer der öffentlichen Nahverkehrsmittel im Jahre 1938 in Berlin (außer S-Bahn) eine Milliarde, in Wien 512 Millionen, in Hamburg 250 Millionen und in Frankfurt a. M. 100 Millionen Personen überschritt [22]), so wird an diesen Zahlen die Bedeutung und der Umfang des großstädtischen Nahverkehrs sichtbar. Infolge des immer stärker werdenden Ausdehnungsdranges der Städte entstanden in den durch Eingemeindung neugeschaffenen Räumen Beziehungen wirtschaftlicher und kultu-

[22]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 159: Großstädtischer Nahverkehr im Jahre 1938.

reller Art, die zu einer mächtigen Steigerung des Verkehrsbedürfnisses führten und eine immer bessere Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse verlangten. Überhaupt eröffneten die zahlreichen Eingemeindungen der deutschen Großstädte der Verkehrswirtschaft der Gemeinden vollständig neue Probleme. Bisherige Verkehrsverbindungen, die dem Verkehrsbedürfnis der Einwohner wenigstens in etwa entsprochen hatten, erwiesen sich durch diese Umstellung in jeder Weise ungeeignet, um den Verkehrsdrang zu befriedigen. So brachte z. B. die Zusammenlegung der beiden Industriegroßstädte Duisburg und Hamborn, die vor mehr als einem Jahrzehnt erfolgte, durch die Verlegung gewisser kommunaler Verwaltungen von Hamborn nach Duisburg ein gesteigertes Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung mit sich, das die vorhandenen Verkehrsmittel nicht aufzufangen wußten. Die immer stärker auf eine Zusammenballung des geschäftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens in der „City" hinausgehenden Bestrebungen brachten namentlich in den Großstädten für bestimmte Tageszeiten ein unnormal gesteigertes Verkehrsbedürfnis mit sich, das den kommunalen Verkehrsbetrieben immer schwieriger zu lösende Probleme aufgibt. Diese Probleme lassen sich in der Frage zusammendrängen: „Wie ist es möglich, die in Städten zusammengeballten Menschenmassen schnell zu ihrem Arbeitsplatz und wieder zurückzubringen, und wie kann man den Ausflugsverkehr am Wochenende und an Sonn- und Feiertagen bewältigen?" [23]). Vor allem in den Hauptverkehrsstunden ergeben sich durch den ungeheuer gesteigerten Berufsverkehr Verkehrsspitzen, die ein vielfaches des sonstigen Verkehrsbedürfnisses darstellen. Daneben bringen aber auch besonders schöne Sommertage eine Belastung der Verkehrsbetriebe mit sich, die in den meisten Fällen nicht vollständig gemeistert werden kann. Allerdings beschränken sich die Verkehrsspitzen durch den Ausflugsverkehr im allgemeinen auf wenige bestimmte Tage im Jahr, während die Verkehrsspitzen durch den Berufsverkehr den Verkehrsbetrieben täglich gewaltiges Kopfzerbrechen bereiten. Die Aufwärtsentwicklung der deutschen Wirtschaft und die allgemeine Einkommensteigerung in den letzten Jahren führten nämlich nicht nur zu einer generellen Steigerung des Personenverkehrs, sondern hatten gleichzeitig ein unverhältnismäßig starkes Anwachsen der morgendlichen Verkehrsspitzen zur Folge. Von besonderem Interesse ist dabei die Beobachtung, daß die Verkehrsspitzen nicht in entsprechendem Maßstab der allgemeinen Beförderungsziffer angestiegen sind, sondern enie bedeutend größere Erhöhung erfuhren [24]). Deutlich kommt diese Erscheinung darin zum Ausdruck, daß die deutschen Straßenbahnen,

[23]) Seidelbach, a. a. O. S. 27.
[24]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 161.

deren Beförderungsziffer 1938 hinter der Höchstziffer des Jahres 1929 noch um 19 % zurücksteht, im Berufsverkehr hingegen eine Steigerung der morgendlichen Verkehrsspitzen um 50 bis 60 % aufwiesen. Diese Verkehrsspitzen sind infolge des gleichzeitigen Arbeitsbeginns in den meisten Fabriken, Kaufhäusern, Büros usw. auf ein Vielfaches des Tagesdurchschnittes gestiegen. Diese Zusammenballung des Verkehrs bringt z. B. für Köln gegen 8 Uhr morgens eine hundertprozentige Steigerung des Durchschnittsverkehrs mit sich[25]). Diese unnatürliche Steigerung des Spitzenverkehrs ist zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß sich in allen Großstädten immer mehr die Tendenz durchsetzte, den Wohnsitz aus der Innenstadt in die Vororte zu verlegen. Diese an sich nicht ungesunde Entwicklung hat ihre Ursache nicht zuletzt in der starken Ausgestaltung der Verkehrslinien und die damit verbundene Aufwärtsentwicklung des Siedlungswesens, wodurch gleichzeitig eine Auflockerung des Stadtwesens mitverbunden ist. Während z. B. die Einwohnerzahl der Kölner Innenstadt von 285 000 im Jahre 1925 auf 272 000 im Jahre 1929 sank, stieg die Einwohnerzahl der links- und rechtsrheinischen Vorstädte im gleichen Zeitraum um über 30 000 Seelen an[26]). Im Zuge dieser Entwicklung wird natürlich die Zahl der Personen, die allmorgendlich an ihre Arbeitsstelle befördert werden soll, immer größer. Inwieweit die Rentabilität der öffentlichen Verkehrsbetriebe durch diese Verkehrsspitzen belastet wird, soll an anderer Stelle untersucht werden.

d) Die Verkehrsverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in Industriebezirken unter besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes.

Für die ausgeprägten Industriebezirke Deutschlands gelten ähnliche Voraussetzungen wie sie für jede deutsche Großstadt Gültigkeit besitzen. Ein wesentlicher Unterschied ist jedoch durch die Siedlungsstruktur bedingt. Meistens umfaßt ein größerer Industriebezirk mehrere, im Ruhrgebiet sogar sehr viele mittlere und auch größere Städte, die, wenn auch räumlich getrennt, doch immerhin in greifbarer Nachbarschaft nebeneinander liegen. Die besonders im rheinisch-westfälischen Industriegebiet starke Zusammenballung von Groß- und Mittelstädten auf verhältnismäßig engem Raum ließ schon bald das Bedürfnis entstehen, „in Anpassung an den Verkehrsfluß die Straßenbahnlinien weit über die Grenzen des eigenen Gleisnetzes an die Nachbarnetze hinüberzuführen, um den Fahrgast möglichst schnell und wohlfeil und unter Verminderung des Umsteigens zu be-

[25]) Die Bahnen der Stadt Köln, 1930, S. 7, Mittelrheinische Verlagsanstalt Köln.

[26]) Ebenda, 1930, S. 3.

fördern[27]). In der Stadt Essen ergibt sich durch diese enge Zusammenarbeit der verschiedenen Straßenbahngesellschaften die wohl ziemlich vereinzelt dastehende Tatsache, daß fünf benachbarte Bahnbetriebe das gleiche Liniennetz benutzen. Auch hinsichtlich der Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen und Übergangstarife sind im Ruhrgebiet, das als das schwierigste deutsche Verkehrsgebiet gelten kann, schon bemerkenswerte Erfolge erzielt worden. Andererseits bestand durch die Eingemeindung in der Ruhrmündungsstadt Duisburg bis vor kurzem der unhaltbare Zustand, daß vier Straßenbahnbetriebe und ein Kraftverkehrsbetrieb nebeneinander bestanden, von denen sich neben dem Kraftverkehr nur ein Straßenbahnbetrieb in kommunalem Besitz befand, während die Stadt Duisburg an den anderen Verkehrsunternehmen nur gewisse Anteile besaß. Die Zusammenarbeit wurde noch dadurch erschwert, daß zwei Gesellschaften schmalspurige Bahnen unterhalten, während die Duisburger Straßenbahnen Normalspur aufweisen. Da durch diesen Umstand eine Fahrt von Hamborn — einem Stadtteil, der immerhin über 100 000 Einwohner zählt — nach Duisburg nicht ohne Umsteigen durchgeführt werden kann, weil eine durchgehende Linie fehlt, kann das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung zweifellos nicht voll ausgeschöpft werden[28]).

Die besondere Problematik der Verkehrsverhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet erhellt sich auch aus der Tatsache, daß die Straßenbahnbetriebe mit dem Ausbruch des Weltkrieges zur Entlastung der Reichsbahn plötzlich vor die Aufgabe gestellt wurden, neben dem Ortsverkehr auch den gesamten interlokalen Personenverkehr und möglichst auch den Güterverkehr für kriegswichtige Betriebe zu übernehmen. Während der Besatzungszeit wurden z. B. auch neben anderen Gütern regelmäßig Lebensmittel aus linksrheinischen Landbezirken mit der Straßenbahn nach Essen und sogar Maschinen ohne Umladen über eine 100 km lange Strecke von Rheydt nach Recklinghausen befördert[29]). Um das interlokale Verkehrswesen des Ruhrgebietes nach einheitlicheren Gesichtspunkten leiten zu können, wurde im Jahre 1920 der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ins Leben gerufen, der in dieser Hinsicht schon bemerkenswerte Vorarbeiten geleistet hat. Die Schwierigkeiten einer derartigen einheitlichen Ausrichtung ergeben sich schon ohne weiteres daraus, daß im Ruhrgebiet 20 Unternehmen der Bewältigung des Verkehrsbedürfnisses der Städte und der dazwischenliegenden Gebiete dienen[30])

---

[27]) Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein, Heft 22, 1935, S. 10.
[28]) Fuchs, a. a. O. 1933, S. 38.
[29]) Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein, H. 22, S. 9, 1935.
[30]) „Verkehrstechnik" 1938, S. 41: Der Personen-Nahverkehr im rheinisch-westfälischen Industriegebiet.

Trotz aller schon erreichten Erfolge läßt sich denn auch feststellen, daß weite Teile des Ruhrgebietes hinsichtlich ihrer Verkehrsbedienung noch lange nicht als ausreichend versorgt angesehen werden können. Wenngleich auch die Zusammenfassung sämtlicher Verkehrsbeziehungen des Ruhrgebietes in einen einzigen Mittelpunkt schon vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht vertreten werden kann, so ist doch die Gemeinschaftsregelung des gemeindlichen Nahverkehrs im Ruhrgebiet — ähnlich wie im Raume Groß-Berlin — vom Reichsverkehrsminister 1936 als staatspolitische Notwendigkeit anerkannt worden. In der Folgezeit haben auch die nunmehr für die Reichsverkehrspolitik verantwortlichen Stellen die gleiche Zielsetzung vertreten. Die Größe der wahrhaft gewaltigen Aufgaben, die gerade im engeren und weiteren Ruhrbezirk der Lösung harren, lassen sich schon allein daran ermessen, daß das Liniennetz der Straßenbahnen in diesem Raume 1000 km übersteigt und von einer Gemeinde in den Siedlungsraum der anderen übergreift. Dabei ist die Beförderungsziffer allein der Straßenbahnunternehmungen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes mit 2,7 Milliarden Personen ein paarmal größer als die Zahl der Straßenbahnbenutzer in Groß-Berlin und erreicht damit annähernd die Gesamtbeförderungsziffer sämtlicher Berliner Nahverkehrsbetriebe (einschließlich S-Bahn). Trotz dieser gewaltigen Ausdehnung des Nahverkehrswesens können die Verkehrsverhältnisse noch lange nicht als befriedigend angesehen werden.

Das Bedürfnis nach durchgehenden und schnellen Verkehrsverbindungen der Industriestädte an Ruhr und Niederrhein erfordert schon seit langem die Einrichtung besonderer Schnellbahnen, wie sie z. B. zwischen Duisburg und Düsseldorf verkehren, doch sind in dieser Hinsicht bisher kaum mehr als Vorarbeiten unternommen worden. Vor rund acht Jahren kam die Reichsbahn an Stelle der gemeindlichen Verkehrsunternehmen diesem Bedürfnis in einem beträchtlichen Umfange entgegen und richtete den sogen. „Ruhrschnellverkehr" ein, der eine bedeutende Verbesserung der Nahverkehrsbedienung in diesem Raume zur Folge hatte [31]). Inwieweit die künftige Entwicklung der Verkehrsverhältnisse den Bedürfnissen der Industriebevölkerung des Ruhrgebietes entgegenkommt, muß die Zukunft lehren.

2. Die Verkehrsdichte der verschiedenen Gemeindetypen in bezug auf die Beförderungszahl und die Betriebsleistungen der deutschen Straßenbahnen.

Im allgemeinen läßt sich feststellen, daß der Personenverkehr und die Betriebsleistungen der Straßenbahnbetriebe sich für die ein-

[31]) Direktor Kern, Leiter der Bezirksgruppe West der Fachgruppe Straßenbahnen, bei seinem Vortrag in der Verwaltungsakademie Bochum.

zelnen Gemeindetypen recht unterschiedlich gestalten, doch lassen sich in einer Gesamtübersicht gewisse Rückschlüsse auf das Verkehrsbedürfnis und die besonderen Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Gemeindetypen ziehen. Leider stehen mir für meine Betrachtungen nur die statistischen Angaben der Straßenbahngesellschaften zur Verfügung, so daß ich mich auf ihre Darstellung beschränken muß.

Nach einer Statistik aus dem Jahre 1938 [32]) steht die Gruppe Berlin-Hamburg hinsichtlich der durchschnittlichen Beförderungszahl je Wagenkilometer wie auch der Betriebsleistung an der Spitze. Der Verkehrsdichte dieser Städtegruppe kommt keine andere Gemeindegruppe gleich, ein Beweis für das ungeheure Verkehrsbedürfnis in diesen Millionenstädten. Im einzelnen legten die 3318 Triebwagen der Gruppe Berlin-Hamburg je Triebwagen 50 361 km zurück, die Leistungen der 2614 Beiwagen betrugen 37 528 Wkm (Wagenkilometer). Die Zahl der im Jahresdurchschnitt beförderten Personen überstieg in Berlin und Hamburg die Milliardengrenze um etwas mehr als 130 Millionen.

In den elf deutschen Gemeinden der Größenordnung 500 000 bis 1 000 000 Einwohner war die Gesamtkilometerleistung der 3770 Triebwagen mit 174,3 Millionen Wkm gegen 167,1 Millionen Wkm der Gruppe Berlin-Hamburg zwar etwas größer, doch war die durchschnittliche Kilometerleistung des einzelnen Triebwagens mit 46 233 Wkm erheblich geringer. Die Kilometerleistungen der in die Städtegruppe 500 000 bis 1 000 000 Einwohner fallenden Straßenbahnbetriebe, die einen ungewöhnlich hohen Beiwagenpark — 3960 Wagen — aufweisen, waren insgesamt betrachtet mit 112,9 Millionen Wkm gegen 98,1 Millionen Wkm der Gruppe Berlin-Hamburg sogar ganz beachtlich höher. Die zurückgelegten Wagenkilometer je Beiwagen betrugen aber auch hier nur 28 510 km gegen 37 528 km der ersten Städtegruppe. Die durchschnittliche Beförderungsziffer betrug in der zweiten Gemeindegruppe im Jahre 1938 1,043 Milliarden. Die durchschnittliche Personenzahl je Wagenkilometer erreichte mit 3,6 Personen bei weitem nicht den Ausnützungsgrad der Millionenstädte, der mit 4,3 Personen je Wagenkilometer ausgewiesen wurde.

In den Gemeinden mit 300 000 bis 500 000 Einwohner war der Verkehrsablauf im allgemeinen wesentlich gleichmäßiger. In diesen Gemeinden tritt das unnormal gesteigerte Verkehrsbedürfnis, das sich in dem stoßweise auftretenden Spitzenverkehr ausdrückt, nicht so deutlich in Erscheinung. Insgesamt legten die 2491 Triebwagen dieser dritten Städtegruppe 107,8 Millionen Wkm zurück, leisteten

[32]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 163: Der Personenverkehr der Straßenbahnen im Jahre 1938.

also bedeutend weniger als die Wagen der nächsthöheren Gemeindegruppe. Die 2036 Beiwagen wiesen eine Kilometerleistung von 67,7 Millionen auf. Auf den einzelnen Triebwagen entfiel somit eine durchschnittliche Kilometerleistung von 43 275 km, während die Beiwagen durchschnittlich 33 251 km zurücklegten. Die Bahnen dieser Gemeindegruppe zeichneten sich demnach durch eine verhältnismäßig günstige Betriebszahl aus, da die Kilometerleistung der einzelnen Triebwagen annähernd die Leistung der höheren Gemeindegruppe erreichte. Die durchschnittliche Kilometerleistung der Beiwagen dieser Gemeindegruppe ist sogar höher als in der ebengenannten Städtegruppe. Die Gesamtzahl der beförderten Personen betrug 668 Millionen, auf den Wagenkilometer entfiel ein Durchschnitt von 3,8 Personen.

In den Gemeinden mit 150 000 bis 300 000 Einwohner betrug die Gesamtleistung der 1584 Triebwagen 67,5 Millionen km, die der 1108 Beiwagen 25,4 Millionen km. Im einzelnen entfiel auf den Triebwagen eine Leistung von 42 613 km, auf den Beiwagen 22 924 km. Die Jahresleistung des einzelnen Triebwagens war also noch keine 1000 km geringer als in der dritten Städtegruppe, während die Wagenkilometerleistung je Beiwagen allerdings erheblich abfällt. Die Ursache liegt darin, daß in den Gemeinden von 150 000 bis 300 000 Einwohnern die Beiwagen während eines größeren Teils des Jahres und des Tages überhaupt nicht benutzt werden. Die durchschnittliche Beförderungsziffer hält sich mit 3,8 Personen je Wagenkilometer in der gleichen Höhe wie in der vorigen Gemeindegruppe. Die Gesamtzahl der beförderten Personen war allerdnigs bald um die Hälfte geringer und betrug 1938 350,5 Millionen Fahrgäste.

In den Städten mit 100 000 bis 150 000 Einwohnern erreichte die Gesamtleistung der Triebwagen im Jahre 1938 40,8 Millionen km. Auf den einzelnen Triebwagen entfiel eine Kilometerleistung von 39 043 km, auf den einzelnen Beiwagen eine solche von 21 818 km. Die Durchschnittsleistungen der Trieb- und Beiwagen waren also nicht viel geringer als in der vorher genannten Gemeindegruppe (39 043 Wkm bzw. 21 818 Wkm gegen 42 613 Wkm bzw. 22 924 Wkm). Die Gesamtzahl der Fahrgäste belief sich auf 201,6 Millionen, auf den Wagenkilometer entfielen somit 3,8 Personen.

Über die entsprechenden Zahlen der Gemeindegruppen mit 75 000 bis 100 000 Einwohnern und 50 000 bis 75 000 Einwohnern sowie der Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 50 000 möge nachstehende Tabelle Aufschluß geben [33]):

[33]) Verkehrstechnik 1939, S. 164.

Gemeinden mit Einwohner	Gesamt-Wkm Triebw. I. Mill.	Durchschnittl. Wkm	Zahl der Triebwagen	Zahl der Fahrgäste I. Mill.	Fahrgäste je Wkm
75000–100000	21.1	33124	637	98.7	4.0
50000– 75000	17.4	36174	481	73.7	3.7
unter 50000	22.5	37500	600	94.4	3.5

Nach allen diesen Darstellungen ergibt sich nunmehr die Frage: Inwieweit müssen diese Angaben für die praktische Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik der deutschen Gemeinden Berücksichtigung finden? Bei der Mannigfaltigkeit des Verkehrsbedürfnisses der Massen und der verschiedenartigen Struktur der einzelnen deutschen Gemeinden enthält diese Frage für die Kommunen als den Hauptträgern der Verkehrsbetriebe eine Problematik, die mit allen Mitteln zufriedenstellend gelöst werden muß. In welchem Umfange die eben dargelegten Statistiken für die Festlegung des Verkehrsbedürfnisses und die zukünftige Planung der Verkehrslinien berücksichtigt werden müssen, will ich in nachfolgenden Kapiteln zu erörtern versuchen. Nach Lehner kann das Verkehrsbedürfnis bestimmter deutscher Gemeindetypen in folgenden Ziffern ausgedrückt werden [34]):

	Fahrten je Kopf
Mittlere Industrie- und Handelsstädte	50 bis 150 jährlich
Verwaltungsstädte	150 bis 250 jährlich
Residenz-, Kunst- und Handelsstädte	250 bis 350 jährlich
Weltstädte	350 bis 450 jährlich

Wie aus den Zahlen ersichtlich, ist für die Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses der einzelnen Gemeindetypen ein außerordentlich breiter Spielraum gelassen, wobei das Optimum, der Mittelwert und das Minimum sehr beträchtliche Abweichungen voneinander aufweisen. Immerhin mögen diese Zahlen, die ja der Festlegung des Verkehrsbedürfnisses einen sehr breiten Spielraum lassen, den tatsächlichen Verhältnissen im allgemeinen nahekommen. Nimmt man z. B. für Berlin den Weltstadtmittelwert von 400 Fahrten jährlich auf den Kopf der Bevölkerungen, so ergibt sich bei einer Einwohnerzahl von 4,3 Millionen eine Gesamtbeförderungszahl von 1,72 Milliarden. Tatsächlich entspricht dieser ermittelte Wert bis auf eine gewisse Differenz der Beförderungsfrequenz des Jahres 1938, die mit 1,61 Milliarden ausgewiesen wird. Es kann aber nicht dringend genug davor gewarnt werden, nun das Verkehrsbedürfnis sämtlicher deutschen Gemeinden nach diesem Schema festlegen zu wollen.

[34]) Lehner, Archiv f. Eisenbahnwesen, 1932, S. 1390.

III. Entwicklung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Berlin.

1. Die Voraussetzungen der Nahverkehrsentwicklung.

Die immer größere Formen annehmende industrielle Entwicklung und der damit verbundene Aufschwung der Städte im Laufe des vorigen Jahrhunderts stellte die Gemeinden auf dem Gebiete des Verkehrswesens vor vollständig neue Aufgaben. Gemeinwesen, die bisher ein mehr oder weniger isoliertes Dasein geführt hatten, wurden zu Brennpunkten des wirtschaftlichen Lebens und mußten nun in irgendeiner Form zu den Fragen der Verkehrsgestaltung Stellung nehmen. Die rasche Zunahme der Bevölkerung, der immer umfangreicher werdende Siedlungsraum der Gemeinden und die gesamte Tendenz des Wirtschaftslebens, die zu einer immer schnelleren Beförderung von Gütern und Menschen drängte, forderte gebieterisch den Aufbau der Nahverkehrswirtschaft, um den Belangen der Bevölkerung entgegenzukommen.

Wenn wir von den Sänften, den ersten deutschen Nahverkehrsmitteln, absehen (in Berlin 1688 eingeführt)[35], so kann man den ersten zaghaften Beginn einer innerstädtischen Verkehrswirtschaft allerdings schon bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts verfolgen, doch besaß die Aufstellung von Fiakerbetrieben (1739 Gründung des Unternehmens „Erste Berliner Fiakergesellschaft") auf die allgemeine Entwicklung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft wohl kaum einen größeren Einfluß. Erst die Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahnlinie zwischen Berlin und Potsdam im Jahre 1836 hatte wohl einen bestimmenden Einfluß auf die Einrichtung eines innerstädtischen Verkehrswesens. In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts erfolgte gemäß dem Wachsen der Großstädte ganz allgemein die Aufstellung von sogen. „Omnibusbetrieben". Später erfolgte die Gründung von Pferdebahnen, den Vorgängern unserer heutigen Straßenbahnen, die gleich der Eisenbahn an die Schienen gebunden waren und damit eine ganz bestimmte Linienführung notwendig machten. Damit sind wir beim eigentlichen Beginn der öffentlichen Verkehrswirtschaft angelangt, deren Entwicklung im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsmittel nun näher untersucht werden soll.

a) Straßenbahnen.

Die Gründung der ersten Pferdebahn zur Beförderung von Personen erfolgte im Jahre 1852 in den USA., und zwar in New York. 1854 folgte Paris, 1860 London, und im Jahre 1865 wurde in Berlin

[35]) Die BVG und ihr Betrieb, Berlin, S. 8.

die erste Pferdebahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Weitere Pferdebahnen wurden 1866 in Hamburg und 1867 in Wien in Betrieb genommen [36]). Mit dem weiteren Anwachsen der Bevölkerung stieg auch das Verkehrsbedürfnis stark an und drängte nach einer schnelleren Abwicklung des Verkehrs. Der Deutsche Werner von Siemens führte auf der Berliner Industrie-Ausstellung im Jahre 1879 die erste elektrische Straßenbahn einer staunenden Umwelt vor. Zwei Jahre später wurde das neuartige Verkehrsmittel auf der Strecke Berlin—Lichterfelde erstmalig eingeführt und praktisch erprobt. Der Erfolg dieser ersten elektrisch betriebenen Linie veranlaßte in der Folgezeit fast sämtliche Nahverkehrsbetriebe, ihre Unternehmen zu elektrifizieren. Neugründungen von Verkehrsunternehmen stützten sich von vornherein sowieso fast ausschließlich auf den elektrischen Betrieb. Im Jahre 1907 bestanden in Deutschland 225 Straßenbahnunternehmen, von denen 189 elektrisch, 22 mit Pferdekraft und 7 mit Dampf betrieben wurden [37]). Im allgemeinen ist die Gründung der ersten Nahverkehrsunternehmen der privaten Initiative zuzuschreiben, doch sicherten sich viele Gemeinden auch von Anfang an durch Kapitalbeteiligung einen gewissen Einfluß auf die Gestaltung der Verkehrswirtschaft. Während sich die Stadt Berlin erst 1908 durch die Gründung der „Berliner Städtischen Straßenbahngesellschaft" in die Verkehrswirtschaft einschaltete [38]), übernahm z. B. die Stadt Köln als Nachfolgerin der „Société Anonyme de Tramways de Cologne", die hauptsächlich mit belgischem Kapital arbeitete, schon 1900 das gesamte Nahverkehrswesen. Im selben Jahre gingen auch die Bahnen der Stadt Düsseldorf in den Besitz der Gemeinde über. Zwanzig Jahre später wurde dieses Verkehrsunternehmen allerdings wieder dem hundertprozentigen Einfluß der Gemeinde entzogen und mit 85 % Kapitalbeteiligung der Stadt in einen gemischtwirtschaftlichen Betrieb umgestaltet. Es ist dies ein wohl ziemlich vereinzelt dastehendes Beispiel einer rückläufigen Entwicklung des Nahverkehrswesens, da im allgemeinen die Tendenz, die Nahverkehrsbetriebe zu kommunalisieren, im Laufe der Zeit immer stärker wurde.

Im Raume der Stadt Berlin lag allerdings — im ganzen betrachtet — bis zum Ausbruch des Weltkrieges der Hauptanteil des Straßenbahnwesens in den Händen privater Gesellschaften, wenn auch, wie eben gesagt, die Gemeinde 1908 mit einer eigenen Gründung auf den Plan trat. Durch größeren Aktienerwerb gewann die Stadt Berlin in der Nachkriegszeit immer mehr die Führung des Nah-

---

[36]) Rahn, Die Entwicklung der Straßenbahnen niederrheinischer Großstädte. Diss. Köln 1935, S. 12.

[37]) Zeitschr. f. Kleinbahnen 1909, S. 219.

[38]) Maretzky, Wirtschaftsbetriebe der Gemeinden, 1934, S. 81. Carl Heymanns Verlag, Berlin.

verkehrswesens und regte im Jahre 1928 die Gründung der „Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft" an, die heute rd. 70 % des Berliner Nahverkehrs bewältigt. Der restliche Anteil entfällt auf die S-Bahnen der Reichsbahn, deren Verkehrslinien die Berliner gemeindliche Verkehrsgestaltung und den Städtebau nicht unerheblich beeinflußt haben. Leider kann die interessante Entwicklung des S-Bahnbetriebes mit allen damit zusammenhängenden Fragen, wie Siedlungspolitik, Auflockerung der Reichshauptstadt usw., nicht näher behandelt werden, da meiner Arbeit nur die gemeindliche Verkehrswirtschaft zugrunde gelegt werden soll. Auch die mannigfaltigen Entwicklungsformen des gemeindlichen Güterverkehrs möchte ich innerhalb der Betrachtungen nicht näher erörtern, sondern das Hauptaugenmerk ausschließlich der gemeindlichen Verkehrswirtschaft auf dem Gebiete der Personenbeförderung zuwenden. Auch der Entwicklung der Kleinbahngesellschaften möchte ich in meinen Ausführungen keinen größeren Raum einräumen.

Der Wirtschaftsverfall der Jahre 1929 bis 1933 brachte auch den Berliner Straßenbahnen außerordentlich große Einbußen. Welchen Einfluß die Konjunktur und die jeweilige Wirtschaftslage im einzelnen auf die gemeindliche Verkehrswirtschaft und insbesondere den Berliner Nahverkehr gewonnen hatten, soll später in einem besonderen Abschnitt behandelt werden.

Man kann wohl sagen, daß das Erbe, das das nationalsozialistische Regime 1933 mit der Berliner gemeindlichen Verkehrswirtschaft übernahm, gerade zu keinen großen Hoffnungen hinsichtlich einer baldigen Verkehrszunahme und einer fühlbaren Einnahmesteigerung berechtigte. Der geradezu katastrophale Rückgang des Verkehrs hatte eine Tariferhöhung unvermeidlich gemacht, was natürlich auf die Fahrtenzahl wiederum keine günstige Auswirkung hatte. Mit der dem Nationalsozialismus auf allen Gebieten eigenen Tatkraft wurde innerhalb des gesamtdeutschen Wiederaufbaus auch das Verkehrswesen der Stadt Berlin unter neuer Führung nach sozialen Gesichtspunkten ausgerichtet. Die Reichshauptstadt ließ trotz der großen finanziellen Belastung, die der Umbau eines Verkehrsunternehmens vom Range und Bedeutung der BVG. mit sich brachte, kein Mittel unversucht, um dieses aus dem wirtschaftlichen Leben der Reichshauptstadt nicht wegzudenkende Unternehmen wieder auf eine gesunde Basis zu stellen. In der klaren Erkenntnis, daß die Straßenbahnen mindestens noch für die nächste Zukunft das geeignetste Massenverkehrsmittel sind, erfolgten baldigst weitgehende Verbesserungen des Wagenparks und die Abschaffung des starren Einheitstarifes sowie gleichzeitig die Einführung des Kurzstreckenfahrscheins für die 2,3 km lange Verkehrsstrecke[39]). Wenn auch die Zahl der

[39]) Vier Jahre nationalsozialistischer Aufbau bei der BVG, Berlin 1937, S. 5, Selbstverlag der BVG.

Straßenbahnlinien von 74 im Jahre 1930 auf 70 im Jahre 1936 zurückging, so sorgten doch die zunehmenden Verbesserungen der Verkehrsleistungen für eine schnellere und reibungslosere Abwicklung des Straßenbahnverkehrs. Dank durchgreifender Maßnahmen war es der BVG. möglich, die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn von 16,2 km in der Stunde (km/Std.) auf 17,3 km/Std. zu erhöhen. Auch die Schaffung besserer betriebstechnischer Voraussetzungen (Anlage von Gleisschleifen in der Innenstadt u. a. m.) wirkte sich fördernd auf die Entwicklung des Straßenbahnverkehrs aus; die gewaltige Verkehrsleistung der Berliner Straßenbahnen, die dem Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung wohl am meisten entgegenkommen, soll in folgenden Zahlen näher dargelegt werden. So fällt z. B. der Hauptanteil der Berliner Verkehrsleistung in Höhe von 39,1 % des gesamten Nahverkehrsbetriebes auf die Straßenbahnen. Ziffernmäßig ausgedrückt bedeutet das, daß von den 1,6 Milliarden Fahrgästen sämtlicher Nahverkehrsmittel im Jahre 1938 629,9 Millionen auf die Straßenbahn entfallen. Die gewaltige Verkehrszunahme der Straßenbahn betrug seit 1933 21 % [40]). Was die gegenwärtige Struktur des Berliner Straßenbahnnetzes betrifft, so läßt sich feststellen, daß die einzelnen Linien fast durchweg Radiallinien darstellen. Der Durchschnitt der Linienführung liegt bei 18,9 km, die maximale Länge bei 36,1 km [41]).

Nicht nur in Berlin, sondern in fast sämtlichen deutschen Gemeinden bilden die Straßenbahnen immer noch das wirtschaftlichste und meistbenutzte Verkehrsmittel. Sie sind daher nach wie vor für die Gestaltung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft die maßgebendsten Faktoren. Die Entwicklung der letzten Jahre hat deutlich bewiesen, daß die besonders nach dem Weltkrieg immer wieder gehörten Voraussagen, die Straßenbahnen verschwänden in wenigen Jahren aus dem Straßenbild der Städte, nicht nur nicht eingetroffen sind, sondern auch für die nächste Zeit jeglicher Berechtigung zu entbehren scheinen.

Inwieweit die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnen gegen die anderen Verkehrsmittel abfallen und eine Umstellung des Verkehrswesens rechtfertigen, oder wie hoch andererseits ihre Vorzüge zu bewerten sind, soll in späteren Ausführungen näher beleuchtet werden.

b) Kraftverkehr.

Den Beginn einer öffentlichen Verkehrswirtschaft in deutschen Gemeinden bildeten — wie schon einmal angeführt — in erster Linie die Vorgänger unserer heutigen Kraftverkehrsmittel, die Pferdeomnibusse. Die erste regelmäßige Omnibuslinie wurde 1846 in Betrieb genommen. Während aber die später aufkommende Pferdebahn schon

---

[40]) „Verkehrstechnik" 1939. S. 63. 10 Jahre Berliner Verkehrsbetriebe.
[41]) Die BVG. und ihr Betrieb, Berlin S. 27. Selbstverlag der BVG.

bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts fast vollkommen auf elektrischen Antrieb umgestellt war, gab erst die neuere Zeit dem Pferdeomnibus den Todesstoß. Im gemeindlichen Nahverkehr im Gemeinderaum Berlin trat im Jahre 1904 erstmalig die „Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengeselschaft" (Aboag) mit Kraftomnibussen auf den Plan. Die günstige Entwicklung der Versuchslinien ebnete einer weiteren schnellen Entwicklung den Weg, und schon 1913 waren 300 Wagen im Betrieb, die rund 60 Millionen Personen beförderten. In anderen deutschen Gemeinden erfolgte die Entwicklung bei weitem nicht so stürmisch, sondern erst nach und nach entstanden innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft Kraftverkehrsgesellschaften. In Köln z. B. wurde von der kommunalen Straßenbahngesellschaft erst 1925 die „Kölner Straßen-Omnibusgesellschaft" gegründet [42]). Im selben Jahre rief auch die damals noch selbständige Stadt Hamborn den städtischen Kraftverkehr Hamborn ins Leben. Die Weltkriegsnachzeit brachte einen derartigen Aufschwung des Omnibusverkehrs mit sich, daß in manchen Kreisen die schon vorher erwähnte Anschauung Platz greifen konnte, daß die Straßenbahnen überlebt seien und in wenigen Jahren vollständig durch Kraftverkehrsbetriebe ersetzt werden. Die schnelle Entwicklung des Motorenbaues, die Verbesserung des Straßennetzes und verschiedene andere Faktoren waren in der Tat beachtenswerte Schrittmacher auf dem Entwicklungswege, der auf eine Verdrängung der Straßenbahnen aus ihrer beherrschenden Stellung als Massenverkehrsmittel abzuzielen schien. In der Gegenüberstellung der Omnibuswagenzahl der Jahre 1913 und 1929 wird diese Tendenz in ihrer praktischen Auswirkung ohne weiteres sichtbar. 1913 erreichte die Zahl der Omnibusse 765 Wagen, die Länge des Liniennetzes betrug 6802 km; 1929 hingegen waren 8596 Wagen in Betrieb, die auf einer Strecke größer als der Erdumfang (47 053 km) verkehrten.

Schon allein die bewegliche Linienführung des Omnibusbetriebes birgt mancherlei Vorteile in sich, so daß die starke Aufwärtsentwicklung des Kraftverkehrs in der Tat nicht ohne Berechtigung ist. So erfuhr z. B. auch gleich nach der Übernahme der BVG. in nationalsozialistische Regie der Omnibusverkehr eine Linienerhöhung von 410 km auf 468 km. Bei der Aufschließung gewisser außerstädtischer Bezirke und zur Bewältigung des Ausflugsverkehrs ist der Kraftverkehr ein gar nicht mehr wegzudenkendes Glied der gemeindlichen Verkehrswirtschaft. Die Bedeutung des Kraftverkehrs im gesamten großstädtischen Nahverkehr zeigt sich recht deutlich in seinem wachsenden Anteil an den Gesamtbeförderungszahlen. Nach einer Statistik aus dem Jahre 1939 entwickelte der Personenverkehr der Omnibusbetriebe folgendes Bild [43]):

[42]) Bahn, Bahnen der Stadt Köln, a. a. O. S. 28.
[43]) Verkehrstechnik, 1939, S. 159.

		Zahl der Fahrgäste in Millionen		Zunahme gegen %
		1938	1937	1937
Berlin	(4,3 Mill. Einw.)	180,6	173,6	14,0
Hamburg	(1,8 Mill. Einw.)	12,9	7,5	73,01
Köln	(0,77 Mill. Einw.)	9,4	7,7	22,17
Dresden	(0,64 Mill. Einw.)	23,9	21,3	11,85
Leipzig	(0,70 Mill. Einw.)	6,1	5,2	15,95
Essen	(0,67 Mill. Einw.)	3,8	2,9	30,9
Frankfurt/M.	(0,55 Mill. Einw.)	7,0	5,7	23,44
Düsseldorf	(0.53 Mill. Einw.)	3,9	2,7	44,5

Noch deutlicher wird die wachsende Bedeutung des Kraftverkehrs, wenn man die entsprechende prozentuale Zunahme des Straßenbahnverkehrs des gleichen Zeitraumes mit der eben für verschiedene Städte festgelegten Kraftverkehrszunahme vergleicht. Die Gesamtzahl der beförderten Personen durch den Kraftverkehr ist allerdings in sämtlichen deutschen Gemeinden gegenüber der Beförderungszahl der Straßenbahnen noch sehr gering, was aus folgender Tabelle hervorgeht [44]):

	Fahrgäste der Straßenbahn in Millionen	Fahrgäste der Omnibusse
Berlin	629.5	180,6
Hamburg	165,5	12,9
Köln	116,0	9,4
Dresden	135,4	23,9
Leipzig	140,1	6,1
Essen	79,5	3,8
Frankfurt/M.	102,1	7,0
Düsseldorf	124,4	3,9

Der Gesamtanteil des Kraftverkehrs am Berliner Nahverkehr beträgt 11,2 %, tritt also hinter dem im vorigen Abschnitt genannten Anteil der Straßenbahn von 39,1 % noch weit zurück.

In einem Artikel in der „Straße" bemerkt der Generalinspekteur Dr. Todt [45]), daß die Entwicklung des Omnibusbestandes in mancher Hinsicht noch zu wünschen übrig ließe, da die Neuzulassungen bisher noch nicht eine im Interesse der Verkehrswirtschaft gewünschte Steigerung erfahren hätten. In dieser Hinsicht wird die Entwicklung der nächsten Zeit ja wohl eine umfassende Änderung mit sich bringen.

Was den Anteil der kommunalen Verkehrswirtschaft in bezug auf die Kraftverkehrsbetriebe anbetrifft, so befanden sich vom Gesamtomnibusbestand in Höhe von 15 567 Wagen im Jahre 1936

---

[44]) Ebenda, S. 159.

[45]) Zeitschrift „Die Straße" 1937, Nr. 4.

3500 Omnibusse im Besitz kommunaler oder gemischtwirtschaftlicher Verkehrsunternehmen, 3900 entfielen auf die Deutsche Reichspost und die übrigen 8167 auf private Unternehmen. An der Gesamtkilometerleistung der Omnibusse im ersten Halbjahr 1936 in Höhe von 115,9 Millionen km waren die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe mit 65,35 Millionen km oder 56,8 %, die Reichspost mit 39,49 Millionen km bzw. 34,3 % und die privaten Unternehmen mit 9,1 Millionen km bzw. 7,9 % beteiligt [46]). Die Verkehrsleistung der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe ist nach diesen Angaben innerhalb des Beförderungssektors der Kraftverkehrsbetriebe also weitaus am größten. Auf den gemeindlichen Nahverkehr bezogen dürften sich diese Zahlen noch wesentlich zugunsten der kommunalen Kraftverkehrsbetriebe verschieben, denn der Omnibuspark der Reichspost wird fast ausnahmslos für die Verkehrsleistung innerhalb des Überlandverkehrs usw. eingesetzt. Nähere Angaben hierüber stehen mir leider nicht zur Verfügung.

Die Vorteile des Autobusbetriebes gegenüber den Straßenbahnen sind in einem gewissen Umfange ganz offensichtlich. Da ich eine Gegenüberstellung der Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Nahverkehrsmittel und ihre optimale Verkehrsausnutzung in einem gesonderten Abschnitt vornehmen möchte, will ich an dieser Stelle auf eine Aufzählung der für den Kraftverkehr sprechenden Faktoren verzichten. Vom wehrwirtschaftlichen Standpunkt aus barg übrigens vor einigen Jahren noch die allzu starke Forcierung des Benzinomnibusses gewisse Gefahren in sich, doch sind diese Schwierigkeiten dank der vorausschauenden Wirtschaftspolitik des Deutschen Reiches und durch den Aufbau einer inländischen Treibstoffproduktion weitgehend behoben. Das erste Kriegsjahr 1939/40 hat bewiesen, daß der Omnibusbetrieb im großen und ganzen für eine ausreichende Verkehrsbedienung aufrechterhalten werden konnte. Durch die schon seit Jahren eingeleitete Umstellung des Benzinbetriebes auf Stadtgas und andere deutsche Kraftstoffe wurde diesem Problem auch von anderer Seite aus wirksam begegnet. Ein Erlaß des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 11. Juni 1937 [47]) führten den Gemeinden die Notwendigkeit vor Augen,, die kommunalen Kraftverkehrsbetriebe im weitesten Umfange auf heimische Energiequellen umzustellen. Schon im Januar 1937 wurde von der BVG. auch in dieser Hinsicht bahnbrechend vorangegangen und zunächst eine Omnibuslinie mit Stadtgasbetrieb und deutschem Flüssiggas in Betrieb genommen [48]). Diese Neueinrichtungen bewährten sich sehr

---

[46]) Statistik der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betriebe und Reichsstatistik des Personen- und Linienverkehrs für das erste Halbjahr 1936.
[47]) Ministerialerlaß vom 11. 6. 1937, VWi IV—15.I—II/37.
[48]) Vier Jahre nationalsozialistischer Aufbau bei der BVG. 1937. S. 17.

gut und gaben Anlaß zu einer weiteren Ausdehnung des Stadtgas- und Generatorenbetriebes. Der Abteilung „Betriebsforschung" der BVG. steht in dieser Richtung ein großes Aufgabengebiet gegenüber, dessen Bewältigung bisher im Zusammenhang mit dem Reichsverkehrsministerium, den Technischen Hochschulen und sonstigen Forschungsstellen der deutschen Wirtschaft und Behörden mit Erfolg in Angriff genommen wurde. Fehlschläge und Fehlinvestierungen konnten so dank der intensiven praktischen und theoretischen Vorarbeiten im Zuge der Umstellung vollkommen vermieden werden.

Die zukünftige Entwicklung wird zeigen, in welcher Richtung die Kraftverkehrsunternehmen innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft ihre Position zu verstärken und zu verbessern wissen.

c) Untergrundbahnen.

In der Nahverkehrswirtschaft der Weltstädte sind die Untergrundbahnen heute Verkehrsträger von gewaltiger Bedeutung. Die besondere Anlage dieses Verkehrsmittels ermöglicht eine Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehrs, die wohl von keinem anderen erreicht werden kann. Selbstverständlich setzen Untergrundbahnen neben anderen Faktoren ein Verkehrsbedürfnis voraus, wie es nur in ausgesprochenen Weltstädten mit einem riesigen Massenverkehr erreicht wird.

Nachdem die ersten U-Bahnen 1890 in London, 1895 in Chicago und 1896 in Budapest in Betrieb genommen worden waren, folgte 1902 auch Deutschland mit dem Bau der ersten Berliner U-Bahn nach, die zwischen Warschauer Brücke und Zoo verkehrte[49]). Auch am Anfang dieses Verkehrsträgers stand die private Initiative, und zwar führte die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen" (Hochbahngesellschaft) den U-Bahnbetrieb durch. Durch die weitere Ausgestaltung des U-Bahnnetzes wurden die weiten „Verkehrslücken" des bisherigen Schnellbahnnetzes der Reichsbahn stark vermindert. Die außerordentlich hohen Anlagekosten der Untergrundbahnen sprachen schon von vornherein dafür, daß privatwirtschaftliche Betriebe auf die Dauer gegenüber den bedeutend kapitalkräftigeren und nach gemeinnützigen Gesichtspunkten arbeitenden Weltstadtgemeinden ihre Stellung nicht wahren konnten.

Die Verkehrsleistungen und die Beförderungsfrequenz der U-Bahn entwickelte sich seit Eröffnung der ersten 11,2 km langen Strecke in steiler Kurve aufwärts. Von anfänglich 29,2 Millionen Fahrgästen[50]) stieg die Zahl der U-Bahnbenutzer bis 1912 fast bis auf 64 Millionen an. Bis zum Jahre 1912 wurden insgesamt 10,6 km neuer

[49]) Lademann, a. a. O. S. 5.

[50]) Direktor Heuer, Verkehrstechnik, 1938, S. 480. Berliner U-Bahnstrecken 25 Jahre in Betrieb.

U-Bahnstrecken dem Betrieb übergeben. Die heutige Struktur des U-Bahnnetzes läßt zweifellos erkennen, daß die U-Bahnlinien im Gemeinderaum Berlin geradezu den Typ eines rein innerstädtischen Verkehrsnetzes darstellen. In seiner ganzen Anlage trägt das Bahnnetz den Stempel einer radialen Verkehrslinie, die dem gesamten Berliner Nahverkehr ein charakteristisches und günstiges Gepräge gibt. Ganze Viertel des Berliner Südwestens konnten sich erst durch die Anlage der U-Bahnstrecke Wilmersdorf—Dahlem als reine Wohngebiete entwickeln. Auf die zahlreichen interessanten und nicht immer leicht zu lösenden technischen Probleme des U-Bahntunnelbaues kann ich leider nicht eingehen. Bemerkt sei nur, daß gerade in Berlin außerordentlich große Schwierigkeiten beim Tunnelbau auftauchten, die allerdings restlos gemeistert werden konnten. Mit der Kommunalisierung und dem Zusammenschluß der Berliner Verkehrsträger zur BVG. ging auch die Berliner Untergrundbahn in den Besitz der Stadt Berlin über. Die BVG. war sich seit ihrem Umbau im Jahre 1933 in vollem Umfange der hohen Aufgabe bewußt, die sie als größtes europäisches Nahverkehrsunternehmen[51]) im Rahmen der Verkehrsgestaltung im Gemeinderaum Berlin zu erfüllen hat. Ihre Bestrebungen zielten von Anfang an darauf ab, das an sich schon leistungsfähige U-Bahnwesen in noch größerem Ausmaß als bisher für die Bewältigung des Massenverkehrs heranzuziehen. Dabei ist den Omnibussen und Straßenbahnen neben ihren besonderen arteigenen Aufgaben der Zubringer- und Verteilerverkehr für das U-Bahnnetz zugewiesen worden. Durch die zentrale Leitung aller Berliner gemeindlichen Nahverkehrsmittel ist auch für die Zukunft die Gewähr geboten, daß die „Elastizität" der Verkehrsbedienung erhalten und noch weiter verbessert wird. An der Gesamtleistung sämtlicher Berliner Nahverkehrsbetriebe (einschließlich der S-Bahn) ist die U-Bahn mit rund 18 % beteiligt, was einer jährlichen Fahrgastzahl von 250 Millionen entspricht.

Wie man den Kommentaren der Berliner Presse im Frühjahr 1940 entnehmen konnte, soll die Ausweitung des U-Bahnnetzes, sobald die Verhältnisse es erlauben, mit allem Nachdruck gefördert werden. Die anhaltende Kälte und die damit verbundenen Störungen im Berliner Nahverkehr zu Beginn des Jahres 1940 ließen den U-Bahnbetrieb fast vollkommen unberührt, so daß der U-Bahn — natürlich im entsprechenden Rahmen — die Hauptlast der Verkehrsbedienung zufiel. Diese Erfahrungen lassen einen weiteren Ausbau des U-Bahnnetzes als vordringlich erscheinen, eine Überlegung, der man die Berechtigung wohl kaum versagen kann. Auch für die Hauptstadt der Bewegung wird in den nächsten Jahren der Aufbau

---

[51]) Stadtrat Engel, Dezernent für das Verkehrswesen in der Reichshauptstadt Berlin, in „Die BVG. und ihr Betrieb", S. 3.

des Untergrundbahnnetzes, zu dem die ersten Vorarbeiten schon unternommen wurden, weiter vorangetragen werden. Auch in der Millionenstadt Wien wird das Projekt größerer U-Bahntunnelbauten über kurz oder lang zur Verwirklichung kommen. Über die weitere Ausgestaltung des Hamburger U-Bahnnetzes, das bereits 1912 angelegt wurde, sind noch keine weiteren Pläne in greifbare Nähe gerückt.

Vom Standpunkt des Benutzers aus sind ja wohl alle Fragen, ob Straßenbahn, Omnibus oder U-Bahn, von untergeordneter Bedeutung, denn er hat ja nur das Bestreben, möglichst billig und schnell seinen Verkehrsdrang zu befriedigen. Die Frage des Verkehrsmittels spielt in finanzieller Hinsicht natürlich auch für ihn eine gewisse Rolle, doch liegen die Dinge für die gemeindliche Verkehrswirtschaft noch unendlich viel komplizierter, denn dringende Fragen der Wirtschaftlichkeit usw. müssen eingehend geprüft werden, ehe das Verkehrswesen in dieser oder jener Hinsicht besonders stark entwickelt werden kann. Immer mehr werden so die Fragen des Verkehrs zu einer Gemeinschaftsaufgabe, die von allen beteiligten Verkehrsträgern mit dem bestmöglichen Maß des Entgegenkommens und der äußersten Rücksichtnahme auf die Millionenmasse der Fahrgäste gelöst werden muß. Wie schon mehrfach betont, soll dieser Fragenkomplex in einem besonderen Abschnitt näher behandelt werden.

d) Obus-Betriebe.

Als letztem gemeindlichen Nahverkehrsmittel möchte ich der geschichtlichen Entwicklung und der Bedeutung des Oberleitungs-Omnibusses für den gemeindlichen Nahverkehr einigen Raum widmen, denn der Obus stellt das neuzeitlichste Verkehrsmittel dar, das in der gemeindlichen Verkehrswirtschaft eingesetzt werden kann.

Der Oberleitungsomnibus ist eine deutsche Erfindung, und zwar ist der Ingenieur Max Schiemann als Konstrukteur dieses Verkehrsmittels anzusehen. Schon im Jahre 1891 wurde eine Obuslinie in Betrieb genommen, der sich bis 1912 noch zehn weitere solcher Anlagen hinzugesellten[52]). „Die technische Entwicklung der damaligen Zeit war für dieses Verkehrsmittel noch nicht reif. Außerdem teilt der Obus das Schicksal mit vielen anderen deutschen Erfindungen, die, im eigenen Lande verkannt, im Auslande weiterentwickelt wurden. So hat auch der Obus, besonders in der Nachkriegszeit, vornehmlich in England, in Belgien, aber auch in den Vereinigten Staaten von Amerika in großem Umfange Verbreitung gefunden und hat die an ihn gestellten Anforderungen durchaus erfüllt." Diese Worte von Direktor Jansen umreißen kurz und

[52]) Direktor Jansen, Koblenz, Vorsitzender des Obus-Ausschusses d. Verb. Dt. Kraftverkehrsges. auf d. Hauptvers. d. Verb. am 27. Nov. 1937 in Dortmund.

prägnant die Entwicklung des Obus seit den Jahren seiner Konstruktion.

Nachdem so schon in anderen Ländern innerhalb der Nahverkehrswirtschaft mit dem Einsatz des Obus günstige Erfahrungen gemacht worden waren, richtete im Jahre 1930 die Rheinisch-Westfälische Straßen- und Kleinbahnen-G. m. b. H. auf der Strecke Mettmann—Gruiten eine Oberleitungslinie ein, die von Fachleuten aus ganz Deutschland immer wieder besucht und einer eingehenden Untersuchung unterworfen wurde. Nicht zuletzt war es neben den dort gemachten Erfahrungen auch die Erkenntnis, bei Inanspruchnahme der Elektrizität heimische Antriebskraftquellen zu benutzen, die die BVG. veranlaßte, im Dezember 1933 eine Omnibuslinie auf den Obus-Betrieb umzustellen[53]). 1935 folgte die Errichtung einer weiteren Obus-Linie, die sich auch auf verkehrsreichen Straßen gut bewährte. Nachdem sich im Jahre 1936 die Zahl der in Betrieb befindlichen Obusse auf 11 erhöhte, dienten 1939 schon regelmäßig 34 Obusse auf einer fast 70 km langen Strecke der Bewältigung des Verkehrsbedürfnisses[54]). In den Städten Oldenburg, Insterburg, Gießen, Allenstein und Pirmasens ist beabsichtigt, den gesamten gemeindlichen Nahverkehr auf den Obusbetrieb umzustellen. Inwieweit dieses Vorhaben verwirklicht ist und wirtschaftliche und betriebstechnische Vorteile mit sich gebracht hat, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

Im Vergleich zum Omnibus und der Straßenbahn sind die Vorzüge des Obus in mancher Hinsicht bemerkenswert. Sie liegen vor allem gegenüber den Autobussen in der gleichförmigen Anfahrbeschleunigung, der hohen Spitzengeschwindigkeit und in der ruhigen Fahrt. Daneben sind aber auch gewisse Nachteile, die der Straßenbahn in noch viel größerem Umfange anhaften, nicht von der Hand zu weisen. Ich erinnere nur an die Kapitalinvestierungen im Oberleitungsbau und an die Gebundenheit an die Energiequelle. Die letzte Überlegung veranlaßte auch die Verwaltung der Stadt der Reichsparteitage, nicht dem Obus, sondern dem Omnibus bei der Umstellung des Verkehrswesens den Vorzug zu geben. Die Verstopfung der Straßen zur Zeit der Parteitage macht oft binnen kürzester Frist eine Verkehrsumleitung notwendig, die dem Omnibus durch seine an keine feste Linienführung gebundene wageneigene Antriebskraft ohne weiteres möglich ist, während der Obus infolge seiner Gebundenheit an die elektrische Antriebsquelle in diesen Fällen versagen muß. Immerhin trifft dieses Problem in einem derartigen Umfange ja nicht für sämtliche deutschen Gemeinden zu, so daß sich auch eine

[53]) Zeitschr. „Technischer Fortschritt" 1938, S. 48.

[54]) Zeitschr. f. öffentliche Wirtschaft, 1939, S. 100. Entwicklung der Obus-Anlagen.

weitgehende Umstellung des Kraft- und Straßenbahnverkehrs auf den Obusbetrieb in besonders gelagerten Fällen ohne weiteres rechtfertigen ließe. In England beispielsweise ist die Verbreitung des Obus schon bedeutend größer als in der deutschen Verkehrswirtschaft. In London liefen 1937 bereits mehr als 766 Obusse; ähnliche Zahlen werden auch aus anderen englischen Städten gemeldet [54a]).

Wie am Beispiel der Stadt Nürnberg ersichtlich, sind die Überlegungen, ob sich eine Umstellung auf den Obusbetrieb vom wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Standpunkt aus vertreten läßt, von mancherlei Imponderabilien abhängig, die ihrer jeweiligen Bedeutung nach gut gegeneinander abgewogen werden müssen. Eine ausführliche Behandlung dieser Fragen ist einem anderen Kapitel vorbehalten.

2. Die gemeindliche Verkehrswirtschaft im Hinblick auf die konjunkturbedingten Wirtschaftsschwankungen.

Wirtschaft und Verkehrswesen sind miteinander unlöslich verknüpft. In gegenseitiger Befruchtung haben beide zum Wohle jedes einzelnen Teiles gewaltig dazu beigetragen, die Gesamtentwicklung der deutschen Volkswirtschaft in eine ganz bestimmte Richtung zu lenken. Es dürfte daher wohl ohne weiteres klar sein, daß der Pulsschlag der Wirtschaft in dem Kurvenbild der Verkehrsentwicklung bis zu einem gewissen Grade widergespiegelt wird. In einer eingehenden Untersuchung hat Fritz Otto [55]) die Beziehungen zwischen der Nahverkehrswirtschaft und den Konjunkturschwankungen festzustellen versucht. Der Verfasser beschränkt sich allerdings auf die Jahre 1923 bis 1932, so daß seine Arbeiten nur für diesen Zeitabschnitt als Quellenmaterial herangezogen werden können. Auch die Betrachtungen von Lehner und Lademann [56]) über die „konjunkturelle Verbundenheit zwischen Wirtschaft und Nahverkehr" beschränken sich auf kleinem Raum fast ausschließlich auf den Wirtschaftsverfall der Zeit nach dem Weltkrieg. Direktor Kremer, Hannover [57]), geht in seinen Darlegungen über die „Konjunktur der deutschen Straßenbahn" bis auf das Jahr 1918 zurück. Die deutsche Wirtschaft erreichte in diesem letzten Kriegsjahr ihren höchsten Beschäftigungsgrad, was sich auf das Verkehrsbedürfnis naturgemäß außerordentlich stark auswirkte. Man muß dabei allerdings berücksichtigen, daß die Rekordziffern der Straßenbahnbetriebe, die bisher noch nicht wieder

---

[54a]) Verkehrstechnik 1938 S. 31 Obusbetriebe im Ausland.

[55]) Otto, Innerstädtischer Verkehr und Konjunktur. Diss. Berlin 1936.

[56]) Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden. Lademann, Berlin 1937, S. 93.

[57]) „Verkehrstechnik" 1937, S. 33. Kremer: Die Konjunktur der deutschen Straßenbahnen.

erreicht worden sind, auch weitestgehend darauf zurückzuführen waren, daß sämtliche anderen Verkehrsmittel weitestgehende Betriebseinschränkungen erfahren hatten. Ja sogar der Fahrradverkehr wurde durch die damalige Gummiknappheit derartig in Mitleidenschaft gezogen, daß das immense Anwachsen der Beförderungsziffern bei den Straßenbahnunternehmen weiter nicht Wunder nimmt. Für die allgemeine Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen Wirtschaftsablauf und Konjunktur einerseits und Verkehrsentwicklung und Beförderungsfrequenz andererseits müssen deshalb die Beobachtungen des Jahres 1918, die zum Teil auf außergewöhnliche Umstände zurückzuführen waren, mit Vorsicht angewandt werden, da sonst zu leicht ein unzutreffendes Bild der gegenseitigen Beziehungen entstehen könnte. Die Inflationszeit 1920/1923 brachte nach den Angaben von Kremer einen Beförderungsrückgang der Straßenbahnen bis auf ein Viertel der Fahrgastzahlen von 1918 mit sich. In den Jahren 1924 bis 1929 erfolgte allerdings wieder ein starkes Ansteigen der Beförderungsziffern. In der Zeit von 1913 bis 1930 wurde das gemeindliche Omnibus- und Straßenbahnnetz Deutschlands um fast 85 % erweitert. Zieht man in Erwägung, daß in den Jahren 1914 bis 1924 nur sehr geringe Linienerweiterungen vorgenommen werden konnten, so fällt der Hauptanteil auf die wirtschaftliche Hochkonjunktur der Zeitspanne 1925 bis Ende 1929. Die Beziehungen zwischen Wirtschaftsaufschwung und Wirtschaftsverfall mit der Entwicklung der Beförderungszahlen und Betriebsleistungen der Nahverkehrswirtschaft dürften damit wengistens in etwa klar geworden sein.

Der in Verbindung mit der Weltwirtschaftskrise einsetzende sturzartige Wirtschaftsverfall Deutschlands zog die gemeindliche Nahverkehrswirtschaft natürlich mit in den allgemeinen Niedergang. Nach Pohl [58]) ging die Zahl der Fahrgäste auf den deutschen Straßenbahnen gegenüber den Höchstziffern im Jahre 1929 bis auf 58 % zurück. Nach den Feststellungen von Fritz Otto liegt der allgemeine Rückgang des Nahverkehrs ganz erheblich über dem Rückgang an lebenswichtigen Verbrauchsgütern. Dieses enorme Absinken der Beförderungsziffer war nicht zuletzt eine Folge der immer größer werdenden Arbeitslosenzahl und des immer deutlicher werdenden generellen Einkommensrückganges. Da der Anteil des Berufsverkehrs innerhalb der gemeindlichen Nahverkehrswirtschaft nahezu 60 % beträgt [59]), war mit dem Anwachsen der Arbeitslosen, die natürlich für den Berufsverkehr ausfielen, der entsprechende negative Einfluß auf die Beförderungszahlen der öffentlichen Verkehrsmittel mitver-

[58]) „Verkehrstechnik" 1935, S. 226.

[59]) Wehner, Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs, Würzburg 1934.

bunden. Tariferhöhungen, durch die sich viele Verkehrsbetriebe vor dem unvermeidlich scheinenden Zusammenbruch zu retten suchten, bedingten einen zusätzlichen Verkehrsrückgang. Allerdings stellt Otto ganz richtig fest, daß die Beförderungsziffern der innerstädtischen Verkehrsmittel nicht 1925, wo der Beschäftigungsgrad seinen Höchststand erreichte, seine Spitze erlangte, sondern erst 1929, als die Arbeitslosenzahl schon wieder zugenommen hatte. Er führt diese Erscheinung auf die Einkommensentwicklung zurück, die nicht 1925, sondern erst 1929 den günstigsten Stand erreichte. Diese Tatsache scheint mir bei anderen ähnlichen Betrachtungen im allgemeinen viel zu wenig berücksichtigt zu werden.

Seit 1933 setzte im Gleichklang mit der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung eine Verkehrszunahme ein, die ja schon an verschiedenen Stellen ziffernmäßig belegt und erörtert worden ist. Wenngleich die verschiedenen Untersuchungen über die Beziehungen zwischen Konjunktur und gemeindlicher Verkehrsentwicklung zu keiner allgemeingültigen Festlegung des Verhältnisses gekommen sind, so geht doch aus allen Darlegungen eindeutig hervor, daß jeglicher Wirtschaftsaufschwung auf die gemeindliche Nahverkehrswirtschaft entsprechend abfärbt. Es ist ja auch im Grunde nicht anders möglich, denn die Nahverkehrsmittel dienen der Wirtschaft in ganz besonderem Maße. Beide sind aufeinander angewiesen und somit auch dazu verurteilt, in der allgemeinen Entwicklung — wenn auch in gewissen Variationen — den gleichen Weg zu gehen.

IV. Die zukünftige Entwicklung der gemeindlichen Verkehrswirtschaft.

1. Die Wahl des richtigen Verkehrsmittels.

a) Die Bedeutung des Nahverkehrswesens innerhalb der gesamtdeutschen Verkehrswirtschaft.

Die große Bedeutung und der bestimmende Einfluß des öffentlichen Nahverkehrswesens auf das gesamte Wirtschaftsleben eines Volkes wird im allgemeinen nur von Fachleuten im vollen Umfange gewürdigt. Hält man sich vor Augen, daß die Nahverkehrsmittel am gesamten Personenverkehr innerhalb des deutschen Reichsgebietes (also Fern- und Nahverkehr) in Höhe von 5,2 Milliarden Personen im Jahre 1936 mit 3,8 Milliarden Fahrgästen beteiligt waren, so dürfte die gewaltige Bedeutung, die der Nahverkehrswirtschaft zukommt, in diesen Zahlen veranschaulicht werden [60]). Von der Gesamtleistung der Verkehrsmittel bewältigten die Straßenbahnen 52 %, während der Anteil der Reichsbahn 21 % betrug; der restliche Teil entfällt auf die

[60]) Direktor Stock: „Die Nahverkehrsmittel im Vormarsch. „Verkehrstechnik" 1938, S. 52.

anderen Verkehrsmittel. Innerhalb des Nahverkehrssektors beförderten die Straßenbahnen 71 %, die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen der Reichsbahn 14 % und die Kraftverkehrsbetriebe 8 % der Fahrgäste. Diese Zahlen belegen eindeutig die Verkehrsleistung der Nahverkehrsmittel und geben einen gewissen Aufschluß über ihre Stellung innerhalb des gesamten deutschen Verkehrswesens.

b) Die allgemeine Ausrichtung des Nahverkehrswesens.

In früheren Ausführungen und Erörterungen habe ich darzulegen versucht, welchen Einfluß die gemeindliche Verkehrswirtschaft auf den Städtebau, die Siedlungspolitik und das Wirtschaftsleben der Gemeinden besitzt. Daraus ergibt sich, daß die Gestaltung des Verkehrswesens den deutschen Gemeinden Probleme und Schwierigkeiten aufgibt, deren befriedigende Lösung geradezu zu einer Lebensfrage des gemeindlichen Neu- und Wiederaufbaues geworden ist. Die enge Verquickung von Siedlung- und Verkehrspolitik machen es zu einer unumgänglichen Notwendigkeit, daß bei der weiteren Ausgestaltung und einer etwaigen beabsichtigten Umstellung des gemeindlichen Verkehrswesens die strengsten Maßstäbe angelegt werden müssen, um Fehlleitungen zu vermeiden, die sich auf die Entwicklung des Gemeinwesens und des öffentlichen Wohles überhaupt ungünstig auswirken können. Partei, Staat und Gemeindeverwaltung streben daher bewußt die einheitliche Ausrichtung der öffentlichen Nahverkehrswirtschaft an, um die Forderungen nach Dezentralisation und Auflockerung der menschenüberfüllten großstädtischen Gemeinden zu erfüllen und den besonderen Bedürfnissen der werktätigen Bevölkerung hinsichtlich einer schnellen und preiswürdigen Verkehrsbedienung im weitesten Umfange entgegenzukommen. Auf der internationalen Binnenhafenkonferenz in Köln im Jahre 1937 hat Oberbürgermeister Fiehler, Vorsitzender des Deutschen Gemeindetages, den deutschen Gemeindeverwaltungen mit folgenden Worten eine einheitliche Zielsetzung gegeben[61]): „Dabei muß ihr Bestreben in besonderem Maße darauf gerichtet sein, daß der Ablauf des wirtschaftlichen und sozialen Geschehens im einzelnen auf den Gemeinnutz in der örtlichen Gemeinschaft und auf die Ziele der Staatsführung abgestellt ist." Damit ist auch der Verkehrswirtschaft der Gemeinde die Aufgabe gestellt; wie sie im einzelnen befriedigend gelöst werden kann, ist von Fall zu Fall stark differenziert und von Faktoren der verschiedensten Art abhängig. Aus dem Gesamtfragenkomplex schälen sich ganz bestimmte Aufgaben heraus, an deren Bewältigung die Gemeindeverwaltungen mit aller Kraft herantreten müssen.

[61]) Zeitschr. f. öff. Wirtsch. 1937, S. 202.

Seit der Führung des Deutschen Reiches durch den Nationalsozialismus hat sich das gesamte Verkehrswesen auf „engste Zusammenarbeit zur Erzielung eines festen Gesamtergebnisses eingestellt“ [62]). Die gewaltigen Zukunftsaufgaben, die dem Verkehrswesen aufgegeben sind, verlangen auch von der gemeindlichen Verkehrswirtschaft die höchste Konzentration aller Kräfte, um auf eine befriedigende Erfüllung der vorgezeichneten Forderungen abzielen zu können. Die Erfordernisse der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens, die großen Umsiedlungsmaßnahmen von Wohnbezirken und Industrieanlagen erheben — immer noch nach Benninghoff — den Ruf nach einer planvollen Aufteilung der Verkehrsaufgaben und lassen somit eine enge Zusammenarbeit sämtlicher Verkehrsträger als vordringlich erscheinen. Jedem Verkehrsmittel ist dabei die Rolle zuzuteilen, zu deren Bewältigung es nach seiner besonderen Eigenart im besonderen Maße berufen ist.

Eine der dringlichsten Aufgaben, vor die sich in den letzten Jahren das gesamte Nahverkehrswesen gestellt sah, war die Frage nach dem Einsatz des richtigen Verkehrsmittels, die heute in ihren Grundzügen zwar als gelöst betrachtet werden kann, aber doch im einzelnen der gemeindlichen Verkehrswirtschaft noch große Probleme aufgibt. Die Verkehrsbedienung innerhalb des Gemeinderaumes läßt mitunter den starken Ausbau eines ganz bestimmten Verkehrsmittels als wünschenswert erscheinen, was natürlich ganz besonders gelagerter Voraussetzungen bedarf. Weitab von jedem kleinlichen Wettbewerbsstandpunkt müssen diese Fragen nach jeder Richtung hin einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. In der Tat ist auch schon eine ganze Reihe von kommunalen Verkehrsverwaltungen dieser Frage nähergetreten, was sich in zahlreichen Umstellungen innerhalb des gemeindlichen Verkehrswesens bemerkbar gemacht hat.

Eingehende Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit des einzelnen Verkehrsmittels im Hinblick auf die jeweilige Struktur der Gemeinde und eine sorgfältige Betriebskostenrechnung sind die Vorbedingungen für eine Umgestaltung des Verkehrswesens. Wenn in den Jahren nach dem Weltkrieg Stimmen laut wurden, die z. B. den Straßenbahnen schon für die nächste Zukunft rundweg jegliche Lebensberechtigung absprachen, so zeugen diese Anschauungen nur für einen gefährlichen Dilletantismus in bezug auf die Verkehrsplanung, der glücklicherweise heute schon längst über Bord geworfen und auch in früheren Jahren — zum Wohle des gemeindlichen Verkehrswesens — nur in den wenigsten Fällen zur praktischen Auswirkung gekommen ist. So hieß es z. B. 1924 in der Zeitschrift des

---

[62]) Benninghoff, Leiter der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeuggewerbe auf der Reichstagung d. Nahverkehrsbetriebe in Düsseldorf 1938, „Verkehrstechnik“ 1938, S. 555.

VDI.[63]): „Die schnelle Entwicklung der Weltstadt Berlin bringt es mit sich, daß den Straßenbahnen die Vergangenheit, dem Autobus dagegen die Gegenwart und die Zukunft gehört." Nun, inwieweit diese „Prophezeihungen" zur praktischen Auswirkung gekommen sind, läßt sich mit einem Hinweis auf die heutige ungeheure Verkehrsleistung und Bedeutung der Berliner Straßenbahnen beantworten. In welchem Ausmaße in der zukünftigen Entwicklung der Reichshauptstadt Berlin das Straßenbahnwesen durch andere Verkehrsträger ersetzt werden soll, will ich weiter unten ausführen.

In sehr eindeutiger Form hat der Direktor der „American Transit Association" Charles Gordon vor der Ingenieur-Gesellschaft in Detroit[64]) zu den Fragen der Neugestaltung eines neuzeitlichen gemeindlichen Verkehrswesens Stellung genommen, so daß seine Worte auch für die Verkehrswirtschaft der deutschen Gemeinden Bedeutung gewinnen. „Nur durch genaue Kenntnis der technischen und wirtschaftlichen Vorzüge sowie der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel kann ein einwandfrei arbeitendes städtisches Verkehrssystem entwickelt werden, das in vorteilhaftester Weise von jeder Form der verfügbaren Fahrzeuge Gebrauch macht. Hierbei werden die öffentlichen Verkehrsmittel auch in Zukunft die Hauptträger des Massenverkehrs in Großstädten sein."

In welchem Sinne die Frage: Straßenbahn, Omnibus oder Obus? beantwortet werden kann, läßt sich in einer allgemeingültigen Form nicht ohne weiteres festlegen. Lehner und Lademann[65]) haben versucht, den Geltungsbereich der Straßenbahn, des Obus und des Dieselbus einmal näher festzustellen und sind dabei zu dem Schluß gekommen, daß für Straßenbahnen (Triebwagen und ein Beiwagen) — auf die 1-km-Strecke bezogen — eine jährliche Verkehrsleistung von 800 000 bis 900 000, für den Obus eine von 150 000 bis 500 000 und für den Dieselbus eine Verkehrsleistung von weniger als 150 000 Personen jährlich notwendig ist, um einen wirtschaftlichen Betrieb aufrechtzuerhalten. Diese Beobachtungen sprechen dafür, daß die Straßenbahnen für Großstädte mit einem ausgesprochenen Massenverkehr die geeignetsten Verkehrsträger darstellen, während die anderen Verkehrsmittel sich besonders in Gemeinden mit einem weniger stark entwickelten Verkehrsbedürfnis als besonders wirtschaftlich erwiesen. Ganz so unrichtig scheinen diese Feststellungen nicht zu sein, denn, wie die Statistik lehrt, sind es gerade hauptsächlich kleinere deutsche Städte, die den Straßenbahnverkehr vollständig durch den Omnibus- oder Obusbetrieb ersetzt und damit nach

[63]) 1924, Nr. 36.

[64]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 42. Der Massenverkehr in amerikanischen Großstädten.

[65]) Lademann, a. a. O. Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden 1937.

ihren Angaben günstige Erfahrungen gemacht haben wollen. Nach einem Aufsatz von Direktor Kremer, dem das Ergebnis einer Rundfrage zugrunde liegt [66]), hatte 1937 bereits ein Drittel aller deutschen Städte unter 100 000 Einwohner ihr Verkehrswesen auf reinen Omnibus- oder Obusbetrieb umgestellt. Auch Direktor Jansen, Koblenz [67]) empfiehlt besonders kleineren Gemeinden, die zum großen Teil einen den reibungslosen Verkehrsabfluß hindernden Altstadtkern aufweisen, die Umstellung des Verkehrswesens auf den Obusbetrieb durchzuführen. Er begründet dies u. a. mit folgenden Darlegungen:

1. Bessere Anpassung des Obus an den Verkehrsfluß in engen Städten bei dichtem Verkehr. Das Anhalten des Obus bringt den übrigen Verkehr nicht ins Stocken, weil der Obus an den Bürgersteig heranfährt.
2. Der Obus hat, genau so wie der Kraftomnibus, eine wesentlich größere Wendigkeit.
3. Die Einführung des Obus an die Stelle der Straßenbahn bringt infolge seiner Ausgleichsmöglichkeit die Aufnahmefähigkeit für ein größeres Verkehrsvolumen mit sich.
4. Die Änderung des Verlaufes einer Verkehrslinie ist schneller und billiger als bei der Straßenbahn durchzuführen.

Auch für Groß- und Weltstädte wird oft mit dem Hinweis auf die anscheinend erfolgreiche Umstellung des Londoner Verkehrswesens auf den Obus und Omnibus eine entsprechende Umwandlung sämtlicher gemeindlichen Verkehrsunternehmen gefordert. Abgesehen davon, daß selbst — oder besser gerade — die allzu starke Ausweitung des Omnibusverkehrs in London zu umfangreichen Verkehrsstockungen in der City Anlaß gibt, muß man auch die besonderen Verhältnisse des Londoner Straßenbahnwesens mit in Betracht ziehen. Die Bahnen waren derart heruntergewirtschaftet und die Gleisanlagen und die Wagenparks befanden sich in einem solchen Zustand, daß mit Rücksicht auf die großen Kosten einer durchgreifenden Erneuerung und im Hinblick auf die veraltete Gesetzgebung, die z. B. die Stehplätze in den Bahnen auf fünf beschränkt, auf den Neuaufbau des Straßenbahnwesens verzichtet wurde.

Ausführlich nahm auch Professor Blum-Hannover auf der Kundgebung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen Berlin 1936 [68]) zur Frage der Umstellung des Straßenbahnwesens Stellung, und zwar griff er dieses Problem hauptsächlich von der Seite der besten Wirtschaftlichkeit an. Er kommt allerdings zu einem ähnlichen Schluß

---

[66]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 399. Kremer.
[67]) Ebenda, 1937, S. 553. Jansen.
[68]) „Verkehrstechnik" 1937, S. 31. Blum: Die Auflockerung der Großstädte.

wie Direktor Jansen und betont, daß der Omnibus für kleinere Gemeinden das geeignetste Nahverkehrsmittel darstellt. Er begründet dies damit, daß der Kapitaldienst bei der Straßenbahn, d. h. die „festen" Kosten, sehr hoch sind, während die Betriebskosten allerdings nur gering seien. Beim Omnibusbetrieb hingegen bestünden die umgekehrten Verhältnisse, d. h. die festen Kosten sind sehr gering, während die „beweglichen" Kosten, d. h. die Betriebskosten, eine beachtliche Höhe aufweisen.

c) Reichsverkehrspolitik und Umstellung des Nahverkehrswesens.

Die für das gesamte deutsche Verkehrswesen verantwortlichen Stellen lehnten von Anfang an die Bevorzugung irgendeines bestimmten Verkehrsmittels innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft ab und überließen die Entscheidung über eine Umstellung der Nahverkehrswirtschaft auch weiterhin den Gemeindeverwaltungen. Durch einen bedeutsamen Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 21. 9. 1937 [69]) wurde allerdings die Stellung der Straßenbahnen gegenüber den anderen Verkehrsmitteln einer schon seit langem geforderten Revision unterzogen. In dem Ministerialerlaß heißt es: „Es widerspricht ebenso der im vorerwähnten Erlaß beabsichtigten Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wie dem Grundsatze der Gleichberechtigung von Kraftfahrzeugen und Schienenfahrzeugen im Straßenverkehr, wenn den Straßenbahnen in den von beiden Verkehrsmitteln benutzten Straßen aus anderen als Betriebssicherheitsgründen weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen auferlegt werden, als für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehen sind". Mit diesem Erlaß wurde die Geschwindigkeitsgrenze der Straßenbahnen auf 60 km/h (km in der Stunde) festgesetzt und damit einer möglichen neuerlichen Aufwärtsentwicklung des Straßenbahnwesens Raum gegeben. Durch eine Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung wurde mit Wirkung vom 7. Mai 1939 [70]) die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für Personen- und Kraftwagen auf 60 km/h und für Lastwagen, Omnibusse und alle übrigen Kraftfahrzeuge auf 40 km/h beschränkt, was aber auf die Reisegeschwindigkeiten der Nahverkehrsmittel ohne größeren Einfluß blieb. Die praktische Auswirkung dieser Verordnung erwies sich deshalb als ziemlich belanglos, weil der innerstädtische Verkehr mit seinen vielen Haltestellen und sonstigen verkehrshemmenden Momenten in den wenigsten Fällen auch nur eine annähernde Ausnützung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten zuläßt. Wie sehr die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn durch den Haltestellen-

[69]) Rvk. Bl. BS. 106.
[70]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 370. Geschwindigkeiten im Nahverkehr.

abstand beeinflußt wird, läßt sich an folgender Tabelle ermessen [71]). Nach dieser Aufstellung beträgt die Reisegeschwindigkeit eines Triebwagens mit Anhänger bei

500 m	Haltestellenabstand	20,8 km/h
350 m	„	19,35 km/h
300 m	„	18,55 km/h
250 m	„	17,3 km/h
200 m	„	15,4 km/h
150 m	„	13,65 km/h

Die positive oder negative Bedeutung des Haltestellenabstandes dürfte aus diesen Zahlen wohl ersichtlich sein. Da in Berlin der Haltestellenabstand rund 350 m beträgt [72]), müßte die Reisegeschwindigkeit der Bahnen nach den eben getroffenen Feststellungen 19,35 km/h betragen. In Wirklichkeit wird diese Durchschnittsgeschwindigkeit aber kaum erreicht werden, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß der Haltestellenabstand im Berliner innerstädtischen Verkehrsgebiet bedeutend geringer ist. Überhaupt scheint mir die obige Aufstellung die Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn zu hoch einzuschätzen. Im allgemeinen beträgt nämlich nach neueren Feststellungen die Reisegeschwindigkeit der Nahverkehrsmittel im allgemeinen zwischen 15 bis 17,4 km/h [73]). Die BVG gibt für ihren Betrieb die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn — allerdings für das Jahr 1933 — mit 15,6 km/h bzw. 17,3 km/h, für den Omnibus mit 17,4 km/h bzw. 18,4 km/h in der Zeit bis 20 Uhr einerseits und den Abend- und Nachtverkehr nach 20 Uhr andererseits an. Bei der U-Bahn, deren Haltestellenabstand 780 bis 900 m beträgt, beläuft sich die Reisegeschwindigkeit durchschnittlich auf 25,4 km/h; auf neueren Strecken werden sogar 30 km/h erreicht.

Die Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit durch Verringerung der Haltestellen und Einführung schnellerer und leistungsfähigerer Verkehrsmittel spielt nun aber nicht nur für die Steigerung der Reisegeschwindigkeit eine Rolle, sondern wirkt sich auch noch in anderer Hinsicht maßgeblich aus. Die Reisegeschwindigkeit der Verkehrsmittel bestimmt die Dauer des Reiseweges, d. h. von der schnelleren oder langsameren Fahrt der Straßenbahn, des Omnibusses oder eines anderen Verkehrsmittels hängt es ab, welche Zeit z. B. der Arbeiter braucht, um zu seiner Arbeitsstätte zu kommen. Ist die Reisegeschwindigkeit gering, so nimmt der Weg zur Arbeitsstelle eine entsprechend lange Zeit in Anspruch. Mit anderen Worten, es wird

---

[71]) Materialiensammlung der Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen an der Universität Münster, Bd. 18, S. 3.

[72]) Die BVG. und ihr Betrieb, S. 32. a. a. O.

[73]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 370.

sich in solchen Fällen die Tendenz bemerkbar machen, die Wohnung in die unmittelbare Nähe der Arbeitsstelle zu verlegen, weil die Massen der Bevölkerung im allgemeinen einen allzu langen Anfahrtsweg zur Arbeitsstelle tunlichst vermeiden wollen. Diese Entwicklungsrichtung birgt namentlich für Groß- und Weltstädte große Gefahrenquellen in sich und läuft allen siedlungspolitischen Bestrebungen zuwider. Der Nahverkehrswirtschaft fällt nun die hohe Aufgabe zu, durch den Einsatz des leistungsfähigsten Verkehrsmittels und eine weitestgehende Verkehrserschließung sämtlicher Siedlungsgebiete die Fahrtdauer möglichst herabzusetzen, um so die Auflockerung der Großstädte und den Siedlungsgedanken zu fördern. Daß die künftige Verkehrspolitik den Ausbau der Verkehrslinien im Großen gesehen auch immer nur nach den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit vornehmen muß, ist eine unbestreitbare Tatsache. Es ist klar, daß daher nicht alle Wünsche hinsichtlich einer möglichst schnellen Verkehrsabwicklung im einzelnen befriedigt werden können. So ist z. B. der kostspielige Ausbau einer Schnellbahnlinie von keinem Standpunkt aus zu rechtfertigen, wenn er nur den Verkehrswünschen einer verhältnismäßig kleinen Siedlergemeinschaft dienen würde. In diesem Falle trüge die Allgemeinheit zugunsten einer nur kleinen Gemeinschaft eine unverhältnismäßig hohe Belastung.

Neben den Haltestellenabständen sind es natürlich noch eine ganze Reihe anderer Momente, die auf die Reisegeschwindigkeit der Verkehrsmittel Einfluß besitzen. Der städtebauliche Charakter einer Gemeinde z. B. ist ein maßgeblicher Faktor für die Fahrtgeschwindigkeit der Verkehrsmittel, wie ich an anderer Stelle am Beispiel der Städte Köln und Lübeck gezeigt habe, die beide einen Altstadtkern aufweisen, der eine höhere Fahrtentwicklung der Straßenbahnen und anderer Verkehrsmittel beeinträchtigt. Weiterhin muß auch folgenden Punkten noch eine gewisse Bedeutung beigemessen werden:

1. der Anfahrtbeschleunigung der Verkehrsmittel,
2. ihrer Höchstgeschwindigkeit,
3. der Haltezeit.

Eine kleine Übersicht über die mittlere Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn und des Autobusses in verschiedenen deutschen Großstädten möge einer besseren Anschaulichkeit dienen [74]).

	Hamburg	Köln	München	Leipzig
	km/h	km/h	km/h	km/h
Straßenbahn	14,95	15,70	16,3	16,3
Autobus	19,05	16,03	16,9	20,8

Wohin man auch blickt, auf jedem Gebiet einer rationellen Ver-

[74]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 46.

gemeindlichen Verkehrsverwaltungen in gebührender Weise berücksichtigt werden müssen. Die Gestaltung des Verkehrswesens ist nun einmal nicht so einfach, wie der Außenstehende oft denkt, sondern setzt ein kompliziertes System theoretischer und praktischer Berechnungen, Planungen und Erprobungen voraus.

d) Die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel.

Was die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel anbetrifft, so haben die Kommunalverwaltungen in den letzten Jahren sehr oft Gelegenheit gehabt, diese Seite des Verkehrswesens in einem früher nie geahnten Ausmaße praktisch zu erproben. Die Reichsparteitage, die Olympiade, der Besuch des italienischen Regierungschefs Mussolini im Jahre 1937 und verschiedene andere große Kundgebungen und Tagungen stellten das Nahverkehrswesen der jeweiligen Städte vor wahrhaft gigantische Aufgaben. Daß sie gemeistert werden konnten, ist nur der planvollen Gestaltung der Linienführung und dem restlosen und richtigen Einsatz sämtlicher Verkehrsmittel zuzuschreiben. Wenn nach Beendigung des Reichsparteitages 1937 festgestellt werden konnte, daß die Straßenbahnen auch für die Zukunft als Massenverkehrsmittel aus dem Großstadtverkehr nicht mehr wegzudenken sind, so ist damit einer Beobachtung Ausdruck gegeben worden, die in ähnlicher Weise in den letzten Jahren immer wieder gemacht werden konnte [75]). Auch der neuerliche Entschluß der Stadt Nürnberg, das Verkehrswesen auf den Obus umzustellen, ändert nichts an der Grundsätzlichkeit dieser vom Oberbürgermeister der Stadt der Reichsparteitage gemachten Ausführungen.

Bei den Untersuchungen über eine etwaige Leistungssteigerung durch eine Umstellung des Verkehrswesens muß auch der Frage der Straßenflächenbeanspruchung nähergetreten werden. In der Öffentlichkeit kann man oft die Meinung vertreten hören, daß die Straßenbahnen das größte Hindernis für einen glatten Verkehrsabfluß darstellten. Mag diese Behauptung in gewissem Umfange und in besonders gelagerten Einzelfällen zutreffen, so darf sie doch keinesfalls in dieser Verallgemeinerung gebraucht werden. Im Gegenteil, eingehende Untersuchungen haben einwandfrei ergeben, daß die Straßenbahnen hinsichtlich der Inanspruchnahme der Straßenoberfläche den günstigsten Platz einnehmen. Setzt man die Fahrtgeschwindigkeit des Omnibusses und der Straßenbahn gleich, so ergibt sich in den Zeiten höchster Verkehrsbelastung folgendes Verhältnis [76]):

[75]) „Verkehrstechnik" 1937, S. 488. Die Nürnberg—Fürther Straßenbahn während des Reichsparteitages 1937.

[76]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 47.

Straßenbahn	Omnibus	
Triebwagen und ein Beiwagen	Doppeldecker, Eindecker	
Fassungsvermögen		
140 Personen	75 Personen	50 Personen
Beanspruchung der Straßenoberfläche je angebotenen Platz		
1	~ 1,9	2,8

Nimmt man dieselbe Untersuchung mit zwei Beiwagen je Triebwagen vor, so verschieben sich diese Verhältnisse noch weiter stark zugunsten der Straßenbahnen.

Es erhebt sich daher aus all diesen Erhebungen und Darstellungen immer wieder die Forderung, eine Umstellung des Verkehrswesens nur unter Berücksichtigung auch der scheinbar unwichtigsten Faktoren vorzunehmen. Diese unerbittliche Forderung nach einer befriedigenden Lösung der Verkehrsgestaltung kann in folgenden Worten zusammengefaßt werden [77]):

„Der in der Großstadt vorhandene Verkehrsraum ist gegeben. Er kann nur in jahrzehnte-, vielleicht jahrhundertelanger Arbeit wesentlich erweitert werden. Es ist eine eiserne Notwendigkeit, daß dieser vorhandene Verkehrsraum so wirtschaftlich wie möglich ausgenutzt wird. Es kommt also darauf an, auf einem Quadratmeter Straßenfläche in der gleichen Zeiteinheit soviel Menschen wie möglich zu befördern. Darin liegt die bisher nicht übertroffene wirtschaftliche Bedeutung der Straßenbahnen".

Sehr interessante und aufschlußreiche Folgerungen ergeben sich auch aus der Gegenüberstellung der Arbeits- und Geltungsbereiche der verschiedenen Verkehrsmittel. Hinsichtlich der Straßenbahn ergibt sich, daß ihr Betrieb bei einer Wagenfolge bis zu 7,5 Minuten den anderen Verkehrsmitteln gegenüber starke wirtschaftliche Vorteile in sich birgt [78]). Ihr Geltungsbereich setzt eine Bevölkerung von 40 Menschen je Hektar und — wie schon an anderer Stelle bemerkt — eine jährliche Beförderungsziffer bis zu 900 000 Personen je Kilometer voraus. Ihr Arbeitsgebiet beschränkt sich somit hauptsächlich auf die Bewältigung eines starken Verkehrsbedürfnisses, wie es in ausgesprochenen Großstädten zutage tritt. Bei einer dichten Zugfolge und der Mitführung von zumindest eines Beiwagens ist sie das geeignetste Verkehrsmittel, um den Massenverkehr, wie er in besonderem Umfange während des Spitzenverkehrs auftritt, zu tragen. Ist hingegen ein Siedlungsgebiet mit bedeutend weniger als 40 Menschen je Hektar bewohnt, so daß auf den jeweiligen Straßenbahnlinien die Wagen in einem Abstand von 10 bis 15 Minuten verkehren,

[77]) Goerdeler, Zeitschr. f. öff. Wirtschaft, 1936, S. 180.
[78]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 50.

so erweist sich der Omnibusbetrieb als wirtschaftlicher. Dabei darf nicht außer acht gelassen werden, daß in diesem Falle die Belastung des Fahrgastes durch den meist höheren Tarif des Kraftverkehrs natürlich größer wird, aber zur Zeit sind die Treibstoffpreise noch derartig hoch, daß der Benzinomnibus im allgemeinen auch eine entsprechend höhere Einnahme zur Aufrechterhaltung seiner Wirtschaftlichkeit erfordert.

Im Zuge der Neugestaltung der Stadt Berlin sind vom Generalbauinspektor Professor Speer auch gewisse Forderungen hinsichtlich einer Umstellung des Verkehrswesens erhoben worden, auf die ich hier kurz eingehen will. Nach den Plänen von Professor Speer ergeben sich für die künftige Gestaltung des öffentlichen Verkehrswesens im Gemeinderaum Berlin folgende Grundsätze [79]):

1. Die vorhandenen Vororte und Stadtbezirke sind, soweit dies noch nicht der Fall ist, ebenfalls durch Schnellbahnen oder Schnellstraßenbahnen aufzuschließen.

2. Aus einem bestimmten Gebiete der Innenstadt sind allmählich die schienengebundenen Oberflächenverkehrsmittel, d. h. die Straßenbahnen, herauszunehmen.

3. Die Straßenbahnen sind durch Schnellbahnen und zum Teil durch Omnibusse zu ersetzen.

4. Der Ersatz der Omnibusse soll nur in einem solchen Umfang erfolgen, daß der gesamte Straßenverkehr auch bei weiter zunehmender Motorisierung flüssig bleibt.

In der praktischen Auswirkung bedeutet das, daß nach den Plänen der Neugestaltung Berlins der Straßenbahnbetrieb bis zum Jahre 1950 um etwa 15 bis 20 % eingeschränkt werden soll. Man sieht hieran, daß die Stadt Berlin an die Umstellung ihres Verkehrswesens zwar mit aller Tatkraft herangeht, aber die Zurückdrängung eines bestimmten Verkehrsmittels nur in solchen Fällen vornehmen will, in denen die bessere Wirtschaftlichkeit und Verkehrsleistung ohne weiteres vorausgesagt werden kann [80]).

Wie alle meine Erörterungen bewiesen haben, ist der jeweilige städtebauliche Charakter und die soziale Struktur einer Gemeinde für die Beurteilung der besseren Wirtschaftlichkeit und höheren Leistungsfähigkeit eines Verkehrsmittels von ausschlaggebender Bedeutung. Dabei dürfen alle Erfahrungen und Feststellungen, die in einzelnen Städten mit der Umgestaltung des Verkehrswesens gemacht worden sind, nicht ohne weiteres auch auf andere Verhältnisse übertragen werden, sondern sie können den kommunalen Verkehrsverwaltungen nur gewisse Anhaltspunkte geben, nach denen sie sich

[79]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 334. Heuer: Der künftige Nahverkehrseinsatz in der Reichshauptstadt Berlin.

[80]) „Verkehrstechnik" 1939, S. 335.

bei dem Neuaufbau eines neuzeitlich orientierten Verkehrswesens richten können.

Über alle Erörterungen bezüglich einer Neugestaltung des kommunalen Verkehrswesens müssen die Worte gestellt werden: „Die Förderung des Verkehrs muß zu einem vernünftigen Augleich der Interessen der verschiedenen Verkehrsmittel führen“ [81]). Im Zuge der Verfolgung dieses vorgezeichneten Weges ist demnach eine enge Zusammenarbeit sämtlicher Verkehrsträger innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft unumgänglich notwendig, um die Einheitlichkeit der Verkehrsausrichtung wahren und der Millionenmasse der Benutzer mit den höchstmöglichen Leistungen unter Berücksichtigung aller staatlichen, sozialen und gemeindlichen Interessen gegenübertreten zu können.

2. Tarifgestaltung innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft.

„Die Preisbildung im Verkehrsgewerbe kann nicht allein nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten erfolgen, sondern muß entsprechend der Bedeutung, die dem Verkehr innerhalb der Wirtschaft zukommt, volkswirtschaftlich ausgerichtet sein. Der Verkehr kann nur dann seine hohe Aufgabe und seine Zweckbestimmung erfüllen, wenn er mit angemessenen, für alle Volksschichten tragbaren Tarifen arbeitet“ [82]). Diese Ausführungen umreißen kurz die Grundzüge der Tarifpolitik, nach denen sich die kommunalen Verkehrsunternehmen als Vollzieher einer großen öffentlichen Aufgabe ausrichten können. Wie ich schon gleich zu Anfang meiner Arbeit betont habe, darf es nie der ausschließliche Zweck einer gemeindlichen Verkehrswirtschaft sein, mit ihren Unternehmen Gewinne zu erzielen. Daß auch in der gesamten privaten Verkehrswirtschaft, sofern sie in einem besonders starken Umfange dem öffentlichen Verkehr dient und damit gleichzeitig auch eine „öffentliche“ Aufgabe übernommen hat, heute ganz ähnliche Grundsätze gelten und gelten müssen, sei nur kurz erwähnt. Da andererseits aber auch die gemeindliche Verkehrswirtschaft — wie an anderer Stelle ausgeführt — den Gesamthaushalt nicht belasten darf, so ergibt sich, daß der Tarifgestaltung nach jeder Richtung hin ganz bestimmte Grenzen gesetzt sind.

Gerade hinsichtlich der Tarifgestaltung sind von allen möglichen Seiten die verschiedensten Vorschläge gemacht worden, die ich hier nur kurz streifen kann. Schon vor dem Weltkriege wurde aus ganz bestimmten Lagern die Forderung aufgestellt, die Verkehrsmittel der Allgemeinheit zur unentgeltlichen Benutzung zur Verfügung zu stellen [83]). Die Aufwendungen für das Verkehrswesen sollten u. a.

---

[81]) Regierungserklärung vor dem Reichstag am 23. 3. 1933.
[82]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 106.
[83]) B. H. Mehner: „Gartenstadt“, 1911, S. 30.

durch gewisse Steuererhöhungen gedeckt werden. Abgesehen davon, daß eine derartige Gestaltung des Verkehrswesens die Öffentlichkeit in unerträglicher Weise belasten würde, sind die betriebstechnischen Schwierigkeiten viel zu groß, um eine solche unausbleibliche Verkehrssteigerung zu bewältigen. Tatsächlich hat man schon einmal, und zwar in Leningrad, versucht, die Freifahrt auf der Bahn durchzuführen. Dies ist das Ergebnis: „Man prügelt sich um das Einsteigen ... In den Zeiten großen Andranges hängen ganze Menschenklumpen außen dran, die sich an irgendetwas festhalten. Nicht selten sieht man, wie die Leute auf den Damm geschleudert werden" [84]). Auch der Vorschlag, die Beförderungskosten auf die Gesamtheit der Anwohner einer Siedlung durch Erhöhung der Miete umzulegen [85]), ist heute nicht mehr diskutabel.

Gegenüber allen diesen Vorschlägen läßt sich nur feststellen, daß der Tarifgestaltung auch innerhalb der gemeindlichen Verkehrswirtschaft „wie in der übrigen Wirtschaft der Selbstkostenersatz der verkauften Ware, also des „Platzkilometers" zugrunde gelegt werden muß" [86]). Leistung und Gegenleistung müssen nach diesen Grundsätzen gegeneinander abgewogen werden, um eine gesunde und preiswürdigere Tarifordnung zu erreichen. Auf die näheren Einzelheiten einer Tarifbildung und auf äußere Faktoren, wie Wohndichte u. a. m., die sich auf die Tarifbildung sehr stark auswirken, möchte ich an dieser Stelle nicht näher eingehen.

Auch dieser Fragenkomplex, der in seinen Einzelheiten mit zu den umstrittensten der gesamten gemeindlichen Verkehrswirtschaft gehört, kann nicht nach dem gleichen Schema gelöst werden, wenngleich auch gewisse einheitliche Gesichtspunkte jeglicher Preisbildung zugrunde gelegt werden müssen. Jede Tarifgestaltung muß neben einer sorgfältigen Selbstkostenberechnung unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse und Verkehrsbeziehungen vorgenommen werden. Dabei müssen die Grundsätze einer sozialen Tarifgestaltung, die besonders auf die Bedürfnisse der werktätigen Bevölkerung Rücksicht nimmt, für sämtliche gemeindlichen Verkehrsunternehmen der ausschließliche Leitpunkt sein.

---

[84]) „Berliner Tageblatt", 12. 11. 1920.
[85]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 107.
[86]) Völker und Serrini: Verkehr und Freiheit, Berlin 1916.

Schluß.

Im Rahmen meiner Arbeit konnten die einzelnen Probleme und die besonderen Aufgaben der gemeindlichen Verkehrswirtschaft nicht bis ins einzelne behandelt werden. Wie ich schon gleich zu Anfang betonte, ist der Rahmen so weit gefaßt, daß sich eine spezielle Behandlung der einzelnen Punkte nicht durchführen ließ. Vielmehr habe ich versucht, einen allgemeinen Überblick über den Aufbau, die Bedeutung und die Zukunfts- und Gegenwartsaufgaben der öffentlichen Nahverkehrswirtschaft zu geben.

Betrachtet man die vielgestaltigen und zahlreichen Verkehrsunternehmen der deutschen Kommunen, so stößt einem sogleich eine Frage auf, auf die ich in meiner Schlußzusammenfassung gern noch einmal eingehen möchte, und das ist die Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung der gemeindlichen Verkehrsbetriebe. Die Bedeutung, die das Nahverkehrswesen für den Städtebau, die Siedlungspolitik usw. besitzt, habe ich näher darzulegen versucht, doch blieb die Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung der gemeindlichen Verkehrsunternehmen bisher unberücksichtigt. Es ist unbestreitbar, daß die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen einen beachtlichen Faktor des gesamtdeutschen Wirtschaftslebens darstellen. Mit aller Deutlichkeit geht das daraus hervor, daß allein die Straßenbahnen der deutschen Gemeinden rund 100 000 Menschen Arbeit und Brot gewähren [87]). Die außerordentlich wichtige und wirtschaftlich bedeutsame Stellung der Nahverkehrsbetriebe zeigt sich aber nicht allein darin, daß sie Zehntausenden von Menschen unmittelbar einen Arbeitsplatz geben und damit ihren und ihrer Familie Lebensunterhalt ermöglichen, sondern erhellt vor allem auch daraus, daß sie der Lebensnerv einer ganzen Reihe von industriellen Unternehmungen sind, die der Materialbeschaffung der Nahverkehrsbetriebe dienen. Allein in Berlin werden jährlich für diesen Zweck 10 Millionen Reichsmark von der kommunalen Verkehrsverwaltung ausgeworfen. Im ganzen gesehen sind die gemeindlichen Verkehrsunternehmen zwar auch nur ein kleines Glied des großen Wirtschaftslebens, doch ist ihre Bedeutung für die Wirtschaft verhältnismäßig groß. Schon allein dieser wirtschaftlichen Bedeutung wegen erhebt sich die Not-

[87]) Lehner und Lademann, a. a. O.

wendigkeit, die Verkehrswirtschaft der Gemeinden mit einem Verständnis zu leiten und zu überwachen, wie es im Interesse der Aufrechterhaltung und Förderung ihrer Eigenwirtschaftlichkeit und zur Erfüllung der hohen Aufgabe der Nahverkehrswirtschaft gefordert werden muß.

Es ist ohne Zweifel, daß die künftige Gestaltung der Nahverkehrswirtschaft ungeheure Anforderungen an die heutige Generation stellt, die im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung und die starke Forcierung der Motorisierung in Deutschland nach weit vorausschauenden Planungen erfüllt werden müssen.

In seinem Geleitwort zur Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften e. V. am 27. November 1937 in Dortmund schrieb der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften und Leiter der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgewerbe Benninghoff die Worte: „Über allem das Ziel: Die deutsche Verkehrseinheit!“ [88]). Damit ist den gemeindlichen Verkehrsunternehmen das Ziel gegeben. Es ist die dringende Aufgabe der einzelnen kommunalen Verkehrsverwaltungen, diesem angestrebten Ziel nun mit allen Mitteln näherzukommen zu versuchen. Professor Pirath prägte darüber die Worte: „Diese Verkehrseinheit ist in ihrer vollendeten Form eine Synthese zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehrsleben unter gleichen und günstigsten Bedingungen für die Verkehrsmittel und die Allgemeinheit.“ Im Zusammenhang mit diesen Ausführungen Piraths fahren Lehner und Lademann dann fort:

„Die Zusammenarbeit der Verkehrsträger im Nahverkehr muß von dem Grundsatze ausgehen, daß in einem Verkehrsraum das Verkehrswesen als Einheit aufzufassen ist, in der jeder ungesunde Wettbewerb nach Möglichkeit ausgeschaltet wird. Dabei müssen alle Kräfte zum Wohle des Ganzen und der Allgemeinheit straff zusammengefaßt und auf das gleiche Ziel gerichtet werden. Die gerechte und planvolle Aufteilung der Verkehrsarbeit und damit die Ausschaltung des ungesunden schädigenden Wettbewerbs steigert nicht allein die Leistungsfähigkeit der gesamten Verkehrseinrichtungen und ihre Wirtschaftlichkeit, sie wird auch für die Bevölkerung selbst die größtmöglichen Vorteile bringen. Dort, wo diese Zusammenarbeit aber fehlt, wird eine wirtschaftliche Schädigung des einen oder anderen Unternehmens nicht ausbleiben können und, sofern sich diese im Besitz der öffentlichen Hand befinden, die Allgemeinheit zusätzlich belasten. Erst wenn alle Verkehrseinrichtungen eines zusammenhängenden Bezirks — einerlei, in wessen Hand sie sich befinden oder von wem sie betrieben werden — sich als Teile einer Einheit fühlen und danach handeln, erst wenn diese ihre Maßnahme nach gleichartigen Gesichtspunkten

---

[88]) „Verkehrstechnik“ 1937, S. 547.

gemeinsam durchführen und aufeinander abstimmen, kann das Wirken einer solchen Einheit sowohl für die Allgemeinheit wie für die Unternehmer selbst Früchte tragen" [89]). Die Zusammenarbeit erstreckt sich dabei in erster Linie auf die Fragen der Verkehrsplanung, der Tarifpolitik, der Verkehrsaufteilung u. a. m.

Diesen Gedankengängen von Lehner und Lademann kann man sich ohne weiteres anschließen Ob kommunaler oder privater Verkehrsbetrieb — diese Frage ist im Augenblick weniger wichtig, entscheidend ist, ob die vorhandenen Verkehrsunternehmen in der Lage sind, die Bedürfnisse der Millionenmasse der Benutzer zu befriedigen und die Ziele der deutschen Regierung zu verwirklichen. Denn gerade auch die Verkehrsunternehmen dienen keinem Selbstzweck, sondern stehen — wie kaum ein anderer Betrieb — im Dienste der Allgemeinheit und des öffentlichen Wohles.

[89]) Lehner und Lademann, a. a. O. S. 138.

Schrifttum.

Berthold, Franz: Verkehr, Verkehrsunfälle und Verkehrserziehung. Halle 1937.

Deutsche Gemeindeordnung v. 30. 1. 1935, H. Goetz.

Ertel, Artur: Die Entwicklung des großstädtischen Wohnungs- und Verkehrswesens in den letzten Jahrzehnten, Wien 1916.

Fuchs, Joachim: Die Verkehrsverhältnisse im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet und die wechselseitigen Einflüsse infolge der Neugliederung der Kommunalverbände, Diss. Greifswald 1933.

Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, Jena 1924, 4 Bde. und 2 Erg.-Bde. 1927.

Maretzky, Oskar: Wirtschaftsbetriebe der Gemeinden, Carl Heymanns Verlag, Berlin 1934.

Kollmann: Der Großstadtverkehr, Pan-Verlag, Berlin 1905.

Nolden: Die Straßenbahnen: Ihre Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben unter besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, Rhein. Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg 1935.

Hüfner, Willi: Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft, Berlin, Junker u. Dünnhaupt, Berlin 1936.

Jeserich, Kurt: Die deutsche Gemeinde, 1939.

Kellerer, Hans: Verkehrsstatistik, Berlin 1936.

Lehner und Lademann: Der öffentliche Nahverkehr der Gemeinden, Leipzig 1937.

Lübke, H.: Straßen und Plätze im Stadtkörper und die Leistungsfähigkeit großstädtischer Verkehrsanlagen, Diss. Berlin 1931.

Most: Zur Verkehrspolitik im Dritten Reich, Heft 1 der verkehrswissenschaftlichen Forschungen, Münster i. W. 1934.

Müller, Fritz: Straßenverkehrsrecht.

Pirath: Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.

Helander, Sven: Nationale Verkehrsplanung, Jena 1937.

Passow, Richard: Die gemischt-wirtschaftlichen, privaten und öffentlichen Unternehmen auf dem Gebiet der Elektrizitäts- und Gasversorgung und des Straßenbahnwesens, G. Fischer, Jena 1912.

Seidelbach, Fritz: Die städtischen Verkehrsmittel, Diss. München.

Lehner: Archiv für Eisenbahnwesen, 1932.

Völker und Serrini: Verkehr und Freiheit, Berlin 1916.

Mehner, B. H.: Gartenstadt, 1911.

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte, Bd. 27 u. 28, Fischer, Jena 1933.

Verkehrstechnik 1937, 1938, 1939, 1935.

Zeitschrift für öffentliche Wirtschaft: 1935, 1937, 1938, 1939.

Technischer Fortschritt: 1938.

LEBENSLAUF.

Am 6. März 1909 wurde ich als Sohn des Beamten CY. Liu in Mukden, China geboren. Ich besuchte das Gymnasium in Haecheng, das ich mit dem Reifezeugnis verlassen habe. Darauf wurde ich an der Tungpeh-Universität in Mukden bei der Technischen Fakultät immatrikuliert und erhielt nach 2 Jahren Studium das Abgangszeugnis, mit der Absicht, mein weiteres Studium in Deutschland fortzusetzen. Im W.-S. 1930/31 habe ich an der Technischen Hochschule zu Breslau studiert. Im Sommer 1931 fuhr ich nach China zurück, besuchte von 1931 bis 1933 die Nord-Ost-Universität zu Liaoning, wo ich die Abschlußprüfung bestanden und darüber ein Diplom erhalten habe. Von 1933 bis 1934 habe ich im Rechts- und Staatswirtschaftlichen Institut in Shanghai als Volontär gearbeitet. Anfang 1935 reiste ich wieder nach Deutschland und habe im S.-S. 1935 an der Universität Breslau Rechts- und Staatswissenschaft studiert. Seit dem W.-S. 1935/36 besuche ich die Universität Berlin und hier insbesondere das kommunalwissenschaftliche Institut. 1939 erhielt ich vom Direktor des kommunalwissenschaftlichen Institus, Herrn Präsidenten Dr. Jeserich, das Dissertationsthema Da Herr Präsident Dr. Jeserich zum Wehrdienst einberufen worden ist, hatte Herr Prof. Dr. Jessen die Liebenswürdigkeit, sich meiner Arbeit und meiner Doktorprüfung anzunehmen, wofür ich ihm zu besonderem Dank verpflichtet bin.